



Fremsat den 3. marts 2011 af miljøministeren (Karen Ellemann)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om miljøbeskyttelse¹⁾

(Gennemførelse af dele af konventionen om kontrol og behandling af skibes ballastvand (ballastvandkonventionen) og fastsættelse af regler om vurdering af virkninger på miljøet (VVM) mv. for havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten)

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som ændret ved § 15 i lov nr. 484 af 11. maj 2010, foretages følgende ændringer:

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EF-Tidende 1985/337/EØF, nr. L 175, side 40, som ændret ved direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997, EF-Tidende 1997, nr. L 73, side 5, dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, EF-Tidende 1994, nr. L 319, side 20, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002, EF-Tidende 2002, nr. L 324, side 53, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, EF-Tidende 2002, nr. L 208, side

10, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april, EU-Tidende 2009 nr. L 131, side 101, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse, EF-Tidende 2003, nr. L 156, side 17, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, EU-Tidende 2004, nr. L 143, side 56, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 15, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, EU-Tidende 2005, nr. L 255, side 11, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/123/EF af 21. oktober 2009, EU-tidende 2009, nr. L 280, s. 52, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, s. 57, samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2010 om beskyttelse af vilde fugle (kodificeret udgave), EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.«

2. I § 2, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »2,«: » 5 a,«.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EF-Tidende 1985, nr. L 175, side 40, som ændret ved direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997, EF-Tidende 1997, nr. L 73, side 5, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse, EF-Tidende 2003, nr. L 156, side 17.

3. I § 2 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Loven omfatter havbrug, der er beliggende længere end 1 sømil fra kysten.«

4. I § 6, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Ved kysten forstås i lovens regler om havbrug den daglige højeste vandstandslinje.«

5. I § 12 indsættes efter »37,8°C«: », bortset fra vand«.

6. I § 13, stk. 1, udgår: »bortset fra vand,« og i stk. 2 ændres: »de af stk. 1 omfattede stoffer« til: »flydende stoffer, som transporteres i bulk,«.

7. Efter § 19 indsættes før kapitel 6:

»Kapitel 5 a

Ballastvand og sedimenter

§ 19 a. Ved ballastvand forstås vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

Stk. 2. Ved sedimenter forstås bundfald fra et skibs ballastvand.

Stk. 3. Ved godkendt anlæg forstås i dette kapitel anlæg til behandling af ballastvand, hvor anlægget er typegodkendt i henhold til § 19 c.

Stk. 4. Anlæg, der er godkendt af en hertil udpeget myndighed eller virksomhed i en stat, som har tiltrådt ballastvandkonventionen, sidestilles med anlæg godkendt efter § 19 c.

§ 19 b. Udtømning af ballastvand må kun finde sted i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, og regler fastsat i medfør af dette kapitel. Behandling af ballastvand skal ske ved anvendelse af et godkendt og funktionsdygtigt anlæg, der lever op til internationalt fastsatte behandlingsstandarder.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om udtømning af ballastvand, herunder regler om udskiftning og behandling af ballastvand.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at miljøministeren i visse tilfælde kan dispensere fra krav om behandling fastsat i medfør af stk. 2. Miljøministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at den ansvarlige for skibets drift i forbindelse med en ansøgning om dispensation for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser af risici forbundet med udtømning af ubehandlet ballastvand, herunder om omfanget og indholdet af sådanne undersøgelser.

Stk. 4. Miljøministeren kan fastsætte regler om godkendelse af forsøgsprogrammer for ballastvandteknologier, herunder om, at skibe, der deltager i sådanne programmer, ikke skal overholde krav om behandling fastsat i medfør af stk. 2.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder, hvor udtømning af ubehandlet ballastvand må ske.

§ 19 c. Miljøministeren typegodkender anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår anlæggets evne til at overholde behandlingskrav fastsat i medfør af § 19 b, stk. 2, og indhenter fra økonomi- og erhvervsministeren den del af typegodken-

delsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed i medfør af lov om sikkerhed til søs.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, herunder om, hvilke oplysninger en ansøgning om typegodkendelse skal indeholde, og om inddragelse af FN's søfartsorganisation. Miljøministeren kan herunder fastsætte regler om, at den, der ansøger om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser, der dokumenterer, at anlægget lever op til de fastsatte behandlingsstandarder. Ansøgeren betaler det beløb på 50.000 USD, som FN's Søfartsorganisation opkræver, når Organisationen skal inddrages i behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse.

Stk. 3. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at varetage den i stk. 1 nævnte typegodkendelse.

Stk. 4. Miljøministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes og klassifikationsselskabernes omkostninger i forbindelse med deres behandling af ansøgninger om typegodkendelse af de i stk. 1 nævnte anlæg.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser om typegodkendelse på Miljøministeriets område truffet af klassifikationsselskaber, som er autoriseret efter stk. 3.«

8. I § 24, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »skadelige flydende stoffer,«: »sedimenter fra ballastvandtanke,« og i 2. pkt., indsættes efter »modtageanlæg for«: »sedimenter fra ballastvandtanke og«.

9. Efter § 24 indsættes før kapitel 9:

»Kapitel 8 a

Miljøvurdering af og VVM-tilladelse til havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten

§ 24 a. Havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten må ikke anlægges eller påbegyndes, før miljøministeren har meddelt, at det anmeldte projekt antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt, og derfor ikke er VVM-pligtigt, eller miljøministeren har meddelt tilladelse til at igangsætte det anmeldte projekt på grundlag af en gennemført VVM-procedure, jf. stk. 4.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter regler om, at den ansvarlige for et havbrugsprojekt skal indgive en skriftlig anmeldelse om etablering, udvidelse eller ændring af et projekt, som er omfattet af stk. 1, og om hvilke oplysninger anmeldelsen skal indeholde.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om, hvilke kriterier og grænseværdier, der skal lægges til grund for vurderingen af, om et anmeldt projekt må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt.

Stk. 4. Miljøministeren fastsætter regler om kravene til vurderingerne af et projekts virkninger på miljøet, herunder om miljørapport, høringsnotat og offentliggørelse.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at den ansvarlige for projektet for egen regning lader udarbejde miljø-

rapport som grundlag for myndighedens vurdering af projektets virkninger på miljøet.«

10. Efter § 42 indsættes:

»§ 42 a. Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i 1. pkt. nævnte beføjelser.

Stk. 2. Miljøministeren kan træffe foranstaltninger svarende til de i stk. 1 nævnte over for platforme, såfremt der fra platformen er sket eller er fare udtømmning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.

Stk. 3. Miljøministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end nævnt i stk. 1 og 2, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre betydelig luftforurening eller alvorlige skader for havmiljøet.

Stk. 4. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 5. Miljøministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationselskab og årsagen til tilbageholdelsen.«

11. Efter § 42 a indsættes:

»§ 42 b. Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning af ballastvand, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i 1. pkt. nævnte beføjelser.

Stk. 2. Miljøministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end nævnt i stk. 1, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet.

Stk. 3. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1 og 2 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 4. Miljøministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationselskab og årsagen til tilbageholdelsen.«

12. § 43, stk. 2, 3 og 6 ophæves.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 2 og 3.

13. I § 43, stk. 4, udgår »Miljøministeren henholdsvis«, »-3« og »betydelig luftforurening eller«.

14. I § 43, stk. 4, der bliver stk. 2, ændres »forsvarsministeren« til: »Forsvarsministeren«.

15. I § 43, stk. 5, der bliver stk. 3, ændres »1-4« til »1 og 2«.

16. I § 43, stk. 5, der bliver stk. 3, udgår »eller den for platformen ansvarlige« og »eller platformen«.

17. I § 49, stk. 1, stk. 3 og stk. 4, indsættes efter »med hjemmel i«: »§ 19 b, stk. 3, og«.

18. I § 51, stk. 1, indsættes før nr. 1, som nyt nummer:

»1) Afgørelser efter § 24 a, stk. 1, og afgørelser truffet efter regler fastsat med hjemmel i § 24 a, stk. 2-5.«

Nr. 1-3 bliver herefter nr. 2-4.

19. I § 51, stk. 1, indsættes efter nr. 1, som bliver nr. 2, som nyt nummer:

»3) Afgørelser om dispensationer truffet efter regler fastsat med hjemmel i § 19 b, stk. 3.«

Nr. 2 og 3, som bliver til nr. 3 og 4, bliver herefter til nr. 4 og 5.

20. I § 51, stk. 3, indsættes efter »efter«: »§ 19 b, stk. 3 og«.

21. I § 51 a, stk. 1, indsættes efter »efter«: »§ 42 a,«.

22. § 51 a, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Forbud og påbud efter § 42 a, § 42 b, § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, over for skibe og platforme kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i medfør af lov om sikkerhed til søs.«

23. I § 52, stk. 1, indsættes efter »Afgørelser efter«: »§ 24 a, «.

24. I § 52, stk. 1, indsættes efter »i medfør af«: »19 b, stk. 3, og«.

25. I § 52, stk. 5, indsættes efter »efter«: »§ 42 a,«.

26. § 52, stk. 5, affattes således:

»Et forbud eller påbud efter § 42 a, § 42 b, § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, kan påklages af afgørelsens adressat.«

27. I § 53 a indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. En klage over en afgørelse meddelt i medfør af § 24 a, stk. 1, og regler, der er fastsat med hjemmel i § 24 a, stk. 2-5, har ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.«

28. § 53 a affattes således:

»§ 53 a. En klage over

- 1) en afgørelse om dispensation meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 19 b, stk. 3,
- 2) en afgørelse meddelt i medfør af § 24 a, stk. 1, og regler, der er fastsat med hjemmel i § 24 a, stk. 2-5, og
- 3) en godkendelse meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2,

har ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at visse godkendelser meddelt i medfør af regler fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, ikke må udnyttes inden for klagefristen, og at en klage skal have opsættende virkning.«

29. I § 56 indsættes efter »forebyggelse af forurening fra skibe«: », jf. dog reglerne for godkendelse af anlæg til behandling af ballastvand i § 19 a, stk. 3 og 4, og § 19 c«.

30. I § 57 a indsættes før nr. 1, som nye numre:

- »1) meddelelse om ikke-VVM-pligt kan gives, efter § 24 a, stk. 1, nr. 1,
- 2) tilladelse kan meddeles på baggrund af gennemført VVM-procedure efter § 24 a, stk. 1, nr. 2,«

Nr. 1-4, bliver herefter nr. 3-6.

31. I § 57 a indsættes som nr. 7:

- »7) dispensationer kan meddeles efter regler udstedt i medfør af § 19 b, stk. 3,«

32. I § 59, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »13,«: »§ 19 b, stk. 1,«.

33. I § 59, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »§ 23, stk. 1,«: »§ 24 a, stk. 1,«.

34. I § 59, *stk. 1, nr. 3*, indsættes efter »efter«: »§ 42 a,« og »§ 43, stk. 1-4« ændres til: »§ 43, stk. 1-2«.

35. § 59, *stk. 1, nr. 3*, affattes således:

- »3) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 42 a, § 42 b eller § 43, stk. 1-2, forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2, eller påbud efter § 34 a, stk. 2 og 3, eller § 47 e,«

36. I § 61, *stk. 1*, indsættes efter »17-19,«: »§ 19 b, stk. 2-5,«.

37. I § 61, *stk. 1*, ændres »§§ 24, 28 og 30« til: »§ 24, § 24 a, stk. 2-5, §§ 28 og 30«.

38. I § 63, *stk. 1, 3. pkt.*, indsættes efter »kapitel 2,«: »ulovlig udtømning af ballastvand, eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. kapitel 5 a,«.

39. I § 63 c, *stk. 1*, indsættes efter »Skibe kan i sager om«: »brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand eller udtømning af ballastvand, herunder fare for udtømning, og om«.

§ 2

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 1555 af 21. december 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 40, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »Ministeren fastsætter nærmere regler herom«: », herunder om hvilke virksomheder kommunalbestyrelsen henholdsvis miljøministeren skal godkende«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2011, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i § 1, nr. 2, 5-8, 11, 17, 19-20, 22, 24, 26, 28-29, 31-32, 35-36 og 38-39.

Stk. 3. § 1, nr. 1, 10, 12-16, 21, 25 og 34 træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 1 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tillader.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund
- 1.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven
- 1.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 1.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
2. Lovforslagets hovedpunkter
- 2.1. Regulering af ballastvand og sedimenter i havmiljøloven
- 2.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 2.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
3. Regulering af udtømning af ballastvand
- 3.1. Gældende ret
- 3.2. Lovforslagets indhold
- 3.2.1. Anvendelsesområde
- 3.2.2. Behandling af ballastvand
- 3.2.3. Aflevering af sedimenter fra ballastvandtanke til modtageanlæg
- 3.2.4. Krav til typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand
- 3.2.5. Prototypeteknologier og forsøgsprogrammer
- 3.2.6. Dispensationer
- 3.2.7. Beredskab, bekæmpelse af forurening og miljøskade
- 3.2.8. Indgreb
- 3.2.9. Håndhævelse
- 3.2.10. Tilsyn og prøvetagning
4. VVM-tilladelse for og miljøgodkendelse af havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten
- 4.1. Gældende ret
- 4.1.1. VVM-tilladelse for havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten
- 4.1.2. Miljøgodkendelse af havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten
- 4.2. Lovforslagets indhold
- 4.2.1. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 4.2.2. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
5. Forholdet til anden lovgivning
- 5.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven
- 5.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug længere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 5.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
6. De økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner
- 6.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven
- 6.2. Regler om VVM-tilladelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 6.3. Miljøgodkendelse af havbrug længere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
7. De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet af lovforslaget
- 7.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven
- 7.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 7.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
8. De administrative konsekvenser for borgerne
9. De miljømæssige konsekvenser af lovforslaget
- 9.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven
- 9.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven
- 9.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven
10. Forholdet til EU retten

11. Hørte myndigheder
12. Sammenfattende skema

1. Indledning og baggrund

Lovforslagets formål er dels at gennemføre en række ændringer af havmiljøloven med henblik på gennemførelse af ballastvandkonventionen i Danmark, dels at fastsætte regler om »Vurdering af Virkninger på Miljøet« (VVM) for havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten. I forlængelse heraf foreslås en ændring af miljøbeskyttelsesloven, hvorved der skabes hjemmel til at henlægge kompetencen til at miljøgodkende sådanne havbrug til staten.

1.1. Regulering af udtømmning af ballastvand i havmiljøloven

Gennemførelsen af dele af den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter (ballastvandkonventionen) i havmiljøloven skal bane vejen for Danmarks ratifikation af konventionen. Begreberne ballastvand og sedimenter er nærmere beskrevet nedenfor i afsnit 2.1. Regulering af ballastvand og sedimenter i havmiljøloven.

Nærværende lovforslag vedrører de dele af konventionen, der regulerer miljøforhold, og som hermed foreslås gennemført i havmiljøloven og i regler udstedt med hjemmel i denne lov.

Konventionen regulerer også søfartsforhold. Dele af ballastvandkonventionen vil derfor blive gennemført af Økonomi- og Erhvervsministeriet. Det drejer sig om de dele af konventionen, som vedrører syn, certificering, ballastvandsplaner og -journaler og typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår søsikkerhedsaspekter.

Økonomi- og Erhvervsministeriet har vurderet, at de regelændringer, der er behov for til gennemførelse af konventionens regulering af søfartsforhold, vil kunne fastsættes med hjemmel i den gældende lovgivning (lov om sikkerhed til søs).

Konventionens tekst er optrykt som bilag 1 og bilag 2 til lovforslaget på hhv. engelsk og dansk.

Konventionen har til formål at forhindre, formindske og kontrollere forurening af havmiljøet som følge af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener (invasive arter), der sker via skibes ballastvand. Midlerne til at nå dette mål er fastsættelse af en række detaljerede krav til håndteringen af skibes ballastvand og sedimenter, og kontrol med overholdelse af disse krav.

Skibe og deres ballastvand er ifølge FN en af verdens største kilder til indførsel af invasive arter i vandområ-

der. Invasive arter, i ballastvandkonventionen omtalt som »skadelige vandorganismer og patogener«, kan såfremt de indføres i et vandområde resultere i overførsel af sygdomme og påvirkninger af badevand, fisk og mennesker. Invasive arter er således med til at forårsage skade på havmiljøet. FN vurderer, at invasive arter udgør en trussel mod havenes biodiversitet.

Naturstyrelsen skønner, at omkring 1/3 af de invasive arter i de danske farvande kommer hertil med skibes ballastvand (den resterende del kommer hertil via skibes skrog og via akvakultur, som f.eks. opdræt af fisk og muslinger).

Naturstyrelsen skønner, at den internationale skibstransport i de danske farvande udtømmer 8-12 mio. ton ballastvand årligt.

Da havmiljøloven regulerer forureningsforhold på havet har Miljøministeriet vurderet, at den nye regulering af håndteringen af ballastvand og sedimenter, der har til formål at dæmme op for overførsel af invasive arter fra et vandområde til et andet, og dermed forebygge skadevirkningerne af en sådan overførsel, passer naturligt i havmiljølovens kontekst.

Da havmiljøloven i forvejen i udstrakt grad er en rammelov, foreslås det, at ballastvandkonventionen primært gennemføres via en række nye bemyndigelsesbestemmelser og den efterfølgende udmøntning heraf i en eller flere bekendtgørelser.

Udmøntningen af bemyndigelserne i en eller flere bekendtgørelser vil forudgående blive forhandlet med de berørte ministerier, myndigheder og interesseorganisationer, ligesom erhvervet vil blive hørt.

Ratifikation af ballastvandkonventionen

I 2004 vedtog FN's søfartsorganisation (IMO) ballastvandkonventionen. Konventionen træder i kraft 12 måneder efter, at 30 lande, der tilsammen udgør 35 % af verdens samlede handelsflåde (målt i bruttotonnage) har ratificeret konventionen. Pr. februar 2011 har 27 lande, repræsenterende 25,32 % af verdens samlede bruttotonnage, ratificeret konventionen, herunder Norge, Sverige, Holland, Frankrig og Spanien.

Konventionen stiller krav om, at ballastvand kun må udledes, hvis konventionens krav er opfyldt, dvs. enten under iagttagelse af reglerne om udskiftning af ballastvand tilpas langt fra land eller reglerne om behandling (rensning) af ballastvandet med eller uden aktive stoffer. Disse krav gælder ikke, hvis ballastvandet afleveres til

et modtageanlæg eller, hvis en anden godkendt metode til behandling af ballastvand anvendes. Det bemærkes, at konventionen ikke stiller krav om, at parterne skal etablere modtageanlæg for ballastvand.

Mellem 2009 og 2012 udfases udskiftning som metode til håndtering af ballastvand. Udfasningen afhænger af, hvornår skibet er bygget og kapaciteten af skibets ballastvandtanke. Efter 2016 skal alle skibe, der er omfattet af reglerne, behandle deres ballastvand.

Der skal i henhold til konventionen findes egnede modtageordninger for sedimenter fra skibes ballastvandtanke på steder, hvor der sker reparation, rengøring mv. af ballastvandtanke.

Herudover stiller konventionen krav om, at alle skibe, der er omfattet af konventionen, skal have en godkendt ballastvandsplan ombord, der bl.a. indeholder oplysninger om, hvad det enkelte skib løbende skal gøre for at sikre overholdelse af konventionens krav til håndtering af ballastvand. Disse skibe skal yderligere have en ballastvandsjournal ombord, hvori skibets optag og udtømming af ballastvand løbende skal indføres.

Endelig indeholder konventionen regler om syn og certificering af skibe og anlæg til behandling af ballastvand samt inspektion af udenlandske skibe. Under inspektioner føres tilsyn med ballastvandscertifikater, -planer og -journaler, og der kan tages prøver for at sikre, at udledningskravene overholdes. Konventionens regler om certifikater, planer og journaler samt tilsyn hermed implementeres af Økonomi- og Erhvervsministeriet med hjemmel i lov om sikkerhed til søs.

Økonomi- og Erhvervsministeriet gennemfører konventionens artikel 7, som regulerer syn og certificering, og de dertil hørende regler E-1 til E-5 i konventionens bilag, samt i samarbejde med Miljøministeriet, artikel 9 og 10, som regulerer bl.a. inspektion og kontrol af skibe, og de dertil hørende regler B-1, B-2 og B-3 i konventionens bilag.

Konventionen åbner mulighed for, at der kan fastsættes strengere nationale krav, end det, der følger af konventionen. Denne mulighed forventes ikke udnyttet i Danmark på nuværende tidspunkt. Det skal dog bemærkes, at der fortsat formuleres og vedtages internationale retningslinjer på ballastvandområdet bl.a. i IMO, ligesom der løbende foregår en teknologisk udvikling på området. De foreslåede ændringer i havmiljøloven har derfor desuden til formål at sikre, at senere tekniske bestemmelser og krav vedrørende ballastvand kan gennemføres i takt med, at der opnås enighed herom på internationalt niveau eller i takt med, at der opnås større viden på området.

Miljøministeriet forventer en reduktion i tilførslen af invasive arter i danske farvande, når konventionen træder i kraft. Miljøministeriet har i en handlingsplan for invasive arter anbefalet, at der arbejdes for en hurtig ikrafttræden af ballastvandskonventionen, herunder at arbejdet med gennemførelsen kan muliggøre en dansk ratifikation inden for perioden 2010-2013. Dette er foreslået af den regionale havkonvention for østersøområdet, HELCOM (Helsinki-konventionen).

Danmark har via netværket med de øvrige østersølande i regi af HELCOM's Baltic Sea Action Plan tilsluttet sig HELCOM's anbefaling om, at alle østersølande ratificerer ballastvandskonventionen senest i 2013.

Med vedtagelsen af dette lovforslag giver Folketinget sin tilslutning til Danmarks ratifikation af konventionen. Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at lovforslaget skal kunne indebære ekspropriation over for de berørte parter. Ministeren vil derfor i forbindelse med udstedelse af de bekendtgørelser, der vedrører implementering af ballastvandskonventionen, og som vil blive udstedt med hjemmel i de foreslåede bemyndigelser, sikre en passende flerårig overgangsordning i forhold til implementering af konventionens krav om behandling af ballastvand, og der vil i nødvendigt omfang blive taget forbehold for en sådan overgangsordning i forbindelse med ratifikation af konventionen.

Regeringen tilstræber at kunne ratificere ballastvandskonventionen i 2011.

1.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

I øjeblikket er det kun havbrug inden for 1 sømil fra kysten, der er omfattet af kravet om forudgående VVM. Formålet med lovforslagets bestemmelser om VVM-tilladelse for havbrug er derfor at sikre, at VVM-direktivets krav også gælder for havbrug, der befinder sig længere end 1 sømil fra kysten.

Baggrunden for den manglende regulering af havbrug længere end 1 sømil fra kysten er en afgørelse fra Naturklagenævnet (nu Natur- og Miljøklagenævnet) af 28. november 2008 i en havbrugssag. Nævnet hjemviste sagen til fornyet behandling med henvisning til, at kommuner ikke efter planlovgivningen har kompetence til at foretage VVM-vurdering af havbrug, der ligger mere end 1 sømil fra kysten.

Dermed er VVM-direktivet ikke implementeret for disse havbrug.

Med lovforslaget foreslås VVM-kompetencen for havbrug beliggende mere end en 1 sømil fra kysten placeret hos staten, for at samle kompetencen til at miljøgodkende sådanne havbrug efter miljøbeskyttelsesloven

og kompetencen til at foretage VVM-vurdering for sådanne havbrug efter havmiljøloven hos staten.

Havmiljøloven har allerede et bredt miljøbegreb, som omfatter menneskers sundhed, rekreative værdier, natur- og kulturværdier i havet og på havbunden. Det er Miljøministeriets vurdering, at VVM-direktivets miljøbegreb er i overensstemmelse med havmiljølovens, hvorfor det ikke vil være nødvendigt at ændre på lovens formål. Derimod vil det være nødvendigt at ændre havmiljølovens anvendelsesområde, således at det klart kommer til at fremgå af lovens § 2, stk. 4, at havbrug er omfattet af loven.

VVM-reglerne om havbrug vil primært blive gennemført som bemyndigelsesbestemmelser i overensstemmelse med havmiljølovens øvrige systematik.

1.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

Formålet med ændringen af miljøbeskyttelsesloven er i sammenhæng med ændringen af havmiljøloven at skabe hjemmel for, at fremtidige ansøgninger om havbrug efter miljøbeskyttelseslovens regler om godkendelse af forurenende virksomhed i lovens kapitel 5, der ønskes placeret længere end 1 sømil fra kysten, kan behandles og godkendes af staten.

Ændringsforslaget til havmiljøloven placerer VVM-kompetencen for havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten hos staten. Formålet med ændringen af miljøbeskyttelsesloven er således at sikre, at både VVM-vurdering og miljøgodkendelse af sådanne havbrug fremover ligger hos staten

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Regulering af ballastvand og sedimenter i havmiljøloven

Lovforslaget indeholder forslag til ændringer i havmiljøloven på baggrund af ballastvandkonventionen.

Med gennemførelsen af ballastvandkonventionen i dansk ret, vil skibes udtømning af ballastvand som noget nyt blive reguleret. Reglerne herom foreslås indsat i et nyt kapitel 5 a i havmiljøloven.

Anvendelse af ballastvand er uundværligt for en lang række skibe, da skibets sødygtighed i høj grad afhænger af, at skibet ligger rigtigt i vandet. I overensstemmelse med konventionen defineres ballastvand således som vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

Det vand, skibet tager ombord og udtømmer som ballastvand, stammer overvejende fra havet. Vandet kan derfor variere i renhed, saltholdighed mv. og indeholder

typisk også en vis mængde andre stoffer end vand. Disse stoffer udgøres hovedsagligt af levende organismer (planter, dyr, bakterier mv.), døde organismer og dele heraf, samt af ikke-organisk materiale, som sten, sand og andre mineraler, der hovedsageligt stammer fra havbunden.

Så længe stofferne er opblandet i ballastvandet omtales de som suspenderede stoffer, mens de stoffer, der over længere tid har bundfældet sig i skibets ballastvandtanke, omtales som sedimenter. Når udtrykket ballastvand anvendes i konventionen og i dette lovforslag, tænkes der således på det optagne ballastvand inklusiv de stoffer, der måtte være opblandet i vandet. Når udtrykket sedimenter anvendes, tænkes der derimod alene på de stoffer, der har bundfældet sig i skibets tanke.

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om udtømning af ballastvand, herunder hvor, hvordan og hvornår udtømning må ske, og om, at skibe skal anvende typegodkendt og funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand.

Ministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om, i hvilke tilfælde, der kan dispenseres fra reglerne om behandling af ballastvand mv.

Endvidere foreslås det, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår anlæggenes evne til at leve op til konventionens krav om behandling, og om godkendelse mv. af forsøgsprogrammer, der har til formål at afprøve prototyper for anlæg til behandling af ballastvand.

Herudover foreslås den eksisterende hjemmel i havmiljøloven om miljøministerens adgang til at fastsætte regler og træffe bestemmelse om oprettelse og indretning af modtageanlæg udvidet til også at omfatte sedimenter fra skibes ballastvandtanke. Udvidelsen betyder også, at miljøministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om skibenes pligt til at benytte modtageanlæggene.

De foreslåede bemyndigelser vil først blive udmøntet, når konventionen træder i kraft.

Endelig foretages en række tilpasninger af havmiljølovens bestemmelser om indgreb, tilsyn, administrative bestemmelser og klage i relation til ballastvandkonventionen. Bl.a. foreslås det, at den gældende lovs § 43 deles op og udvides, så den også omfatter ballastvand. Således foreslås § 43 opdelt i en ny § 42 a, § 42 b, og en § 43.

Miljøministerens beføjelser efter den gældende § 43 flyttes uændret over i den foreslåede § 42 a. Miljøministerens beføjelser i relation til forbud og påbud i sager

om ballastvand foreslås indsat som en ny § 42 b, som først træder i kraft, når konventionen træder i kraft.

Herefter vil § 43 alene indeholde forsvarsministerens beføjelser, som de fremgår af den gældende § 43. Der ændres således ikke i forsvarsministerens beføjelser.

Den gældende § 43, stk. 2, giver miljøministeren adgang til at forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for en ulovlig udledning til luften, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Med den nye § 42 b udvides havmiljøloven, så forbuds- og påbudsbeføjelserne også kommer til at gælde i forhold til ulovlig udtømning af ballastvand fra skibe. Tilsvarende foreslås det, at havmiljølovens straffebestemmelser og bestemmelser om ransagning og tilbageholdelse udvides til også at omfatte udtømning af ballastvand mv.

Det bemærkes, at havmiljølovens øvrige relevante regler vedrørende udtømning af stoffer fortsat finder anvendelse. Det gælder f.eks. reglerne om ballastvand iblandet olie og kemikalier.

2.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

Det foreslås, at der indsættes en bestemmelse om, at anlæg af havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten skal anmeldes til miljøministeren.

Hvis miljøministeren afgør, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt (screeningsafgørelse) vil det anmeldte projekt ikke være omfattet af VVM-proceduren. I så fald kan ministeren meddele miljøgodkendelse i henhold til miljøbeskyttelsesloven til anlægget, uden at projektet skal igennem en egentlig VVM-procedure.

Hvis miljøministeren derimod finder, at havbrugsprojektet må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, vil projektet være omfattet af den foreslåede § 24 a, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 (kapitel 8 a). Havbrugsprojektet må i så fald først påbegyndes efter en afsluttet VVM-procedure, og når miljøministeren har meddelt tilladelse i henhold til de foreslåede bestemmelser i havmiljøloven. Vurderes havbruget at være VVM-pligtigt, vil det være omfattet af krav om udarbejdelse af VVM-redgørelse, offentlig høring mv.

Havbrug længere end 1 sømil fra kysten, vil fortsat også være omfattet af miljøbeskyttelseslovens godkendelsesregler. VVM-tilladelsen vil kunne tilgodese reguleringen af de miljøparametre, som følger af VVM-direktivets brede miljøbegreb, og som ikke kan dækkes

af miljøgodkendelsen i henhold til miljøbeskyttelseslovens mere snævre miljøbegreb.

Det foreslås, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om VVM for havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten, herunder regler om, at ansøgeren skal indgive en skriftlig anmeldelse om etablering mv., om hvilke kriterier og grænseværdier, der skal lægges til grund for vurderingen af, om et anmeldt projekt må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, samt om kravene til vurderingerne af et projekts virkning på miljøet, om den tilhørende miljørapport, høringsnotat og offentliggørelse.

Endelig foreslås det, at ministeren kan fastsætte regler om, hvilke oplysninger den ansvarlige for projektet skal tilvejebringe og hvilke vurderinger den ansvarlige for projektet skal gennemføre som grundlag for miljøministerens vurdering af projektets virkning på miljøet.

2.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

§ 40 i miljøbeskyttelsesloven fastlægger i dag, at afgørelse om godkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 træffes af kommunalbestyrelsen eller af miljøministeren.

Bestemmelsen indeholder derudover en bemyndigelse til miljøministeren til at fastsætte nærmere regler herom. I forarbejderne til miljøbeskyttelseslovens § 40 er fastlagt principper for, hvordan myndighedsfordelingen mellem stat og kommuner skal ske. Disse forarbejder giver ikke sikre holdepunkter for at henlægge godkendelseskompetencen til staten i sager om havbrug.

Formålet med denne del af lovforslaget er således at skabe mulighed for aktuelt at flytte godkendelseskompetencen fra kommunalbestyrelserne til staten for så vidt angår havbrug, der ligger længere end 1 sømil fra kysten. Herved sikres, at det er samme myndighed (staten), der både bliver VVM-tilladelses- og miljøgodkendelsesmyndighed. Ændringen har desuden til formål at skabe hjemmel til at justere myndighedsfordeling vedrørende miljøgodkendelseskompetencen for andre virksomhedstyper end forudsat i forarbejderne til bestemmelsen, når væsentlige hensyn taler herfor.

3. Regulering af udtømning af ballastvand

3.1. Gældende ret

Efter gældende ret er det lovligt at udtømme ballastvand, som ikke indeholder rester af lasten, olie el. lign., og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballastvand. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til § 13 i lov nr. 476 om beskyttelse

af havmiljøet, jf. Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 7277ff.

Danmark har sammen med landene omkring Nordsøen og Østersøen etableret en ordning, som opfordrer skibsfarten til en frivillig udskiftning af ballastvandet langt fra kysten, før de kommer ind i Nordsøen og Østersøen. Udskiftning af ballastvand er en metode til at forebygge overførsel af invasive arter fra et havområde til et andet. Metoden er dog mindre effektiv end egentlig behandling (rensning) af ballastvand.

Danmarks Rederiforening har i 2008 aftalt med Miljøministeriet, at Rederiforeningens medlemmer deltager i den frivillige ordning. Ordningen er aftalt med IMO, OSPAR (Oslo-Paris Konventionen, som er gældende for Nordsøen) og HELCOM (Helsinki-konventionen, som er gældende for østersøområdet).

3.2. Lovforslagets indhold

3.2.1. Anvendelsesområde

Konventionens krav

Konventionen gælder for alle skibe, der er berettiget til at sejle under en parts flag, eller som opererer under en parts myndighed. Der gælder dog en række indskrænkninger i denne hovedregel. Således gælder konventionen bl.a. ikke for krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe ejet eller opereret af en stat, som udelukkende anvendes til statslig og ikke-kommerciel tjeneste.

Endvidere er skibe, der kun sejler inden for de farvande, der hører under en parts jurisdiktion ikke omfattet af konventionen, medmindre parten bestemmer, at udtømning af ballastvand fra sådanne skibe vil forringe eller skade deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller ressourcer. En parts farvande omfatter indre vandveje og søer, søterritoriet og de eksklusive økonomiske zoner.

Ballastvandkonventionens definition af »skib« omfatter ethvert fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet f.eks. undervandsskibe, flydende indretninger, flydende platforme, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er).

Konventionen gælder for fersk-, brak- og saltvand.

Konventionens beskyttelsesområde er »parternes eget og andre staters miljø, sundhed, ejendom og ressourcer«.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Det er Miljøministeriets vurdering, at ballastvandkonventionens definition af skibe, herunder flydende plat-

forme, er dækket af havmiljølovens begreb »skibe«, jf. forarbejderne til lov om beskyttelse af havmiljøet fra 1993, jf. Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 7314-7316.

Havmiljøloven finder anvendelse på havet (salt- og brakvand). Det betyder, at ferskvandsområder ikke er omfattet. Det vurderes imidlertid, at denne principielle forskel i anvendelsesområdet mellem konventionen og havmiljøloven ikke giver anledning til problemer, da der i Danmark ikke udledes ballastvand af betydning i ferskvandsområder, f.eks. i forbindelse med sejlads på Gudenåen.

Det vurderes, at konventionens begreber »miljø, sundhed, ejendom og ressourcer« er dækket af havmiljølovens formålsbestemmelse i § 1, således at ikke blot »miljø« og »sundhed«, men også »ejendom« og »ressourcer« hører ind under begrebet »miljø« i havmiljøloven.

Sammenfattende er det Miljøministeriets vurdering, at gennemførelsen af ballastvandkonventionen i havmiljøloven ikke kræver en udvidelse af lovens formål og generelle anvendelsesområde.

3.2.2. Behandling af ballastvand

Konventionens krav

Konventionens krav om behandling af ballastvand indfases gradvist. Til dette formål indeholder konventionen detaljerede regler, der angiver fra hvilket tidspunkt de enkelte skibe skal overholde kravene til behandling af ballastvand. Tidspunktet for, hvornår det enkelte skib bliver omfattet af behandlingskravene afhænger af byggeår og kapaciteten af skibets ballastvandstanke. Frem mod 2016 opererer konventionen med udskiftning og behandling (rensning) af ballastvand. Fra 2016 skal alle skibe behandle (rense) deres ballastvand. Hertil kommer, at konventionen tillader behandling af ballastvand ved anvendelse af alternative metoder godkendt af IMO.

Den trinvis indfasning af behandlingsstandarden fremgår af konventionens regel B-3, hvoraf det fremgår, at skibets alder og ballastvandskapacitet er afgørende for, fra hvilket tidspunkt skibet skal overholde konventionens behandlingsstandard.

Reglerne for de tre kategorier af metoder til behandling af ballastvand findes i: Regel D-1 og regel B-4 (udskiftning), regel D-2 (behandling) og regel B-3 nr. 7 (anvendelse af andre metoder).

Udskiftning af ballastvand er en metode til at forebygge overførsel af invasive arter fra et havområde til et andet. Metoden er dog mindre effektiv end egentlig behandling af ballastvand. Ved udskiftning udnyttes det,

at der ofte er stor forskel på saltholdigheden i det vand organismerne normalt lever i og optages med og det vand, de udtømmes i. Denne forskel i saltholdigheden vil ofte virke dræbende på organismer.

Udskiftning af ballastvand betyder, at skibet udtømmer ubehandlet ballastvand så langt fra land, at risikoen for overførsel af invasive arter begrænses. Regel B-4 fastsætter en række nærmere krav til, hvor udskiftning må finde sted. Ifølge regel B-4 må ubehandlet ballastvand som udgangspunkt kun udtømmes mindst 200 sømil (1 sømil er lig med 1852 m) fra land (målt fra basislinjen) i en havdybde over 200 meter. Regel B-4, pkt. 2, giver endvidere mulighed for at udpege såkaldte udskiftningsområder, hvorved forstås et afgrænset område, som en part har udpeget, hvor det er tilladt at foretage udskiftning af ubehandlet ballastvand, selvom afstandskravene ikke er opfyldt.

Behandling (rensning) af ballastvand vil sige at de invasive arter fjernes fra ballastvandet, inden det udtømmes i havet igen. Behandlingen skal foregå ved anvendelse af et typegodkendt anlæg til behandling af ballastvand, og kan foregå med eller uden anvendelse af aktive stoffer.

IMO definerer »aktive stoffer« bredt i retningslinje 9, som et »stof eller organisme, herunder en virus eller en svamp, der har en generel eller specifik virkning over for eller imod skadelige vandorganismer og patogener.«

Anlæg til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer, skal godkendes af IMO for så vidt angår den miljømæssige og sikkerhedsmæssige forsvarlighed af at anvende det pågældende aktive stof. Se bemærkningerne til de foreslåede §§ 19 a-c.

Ved behandling uden aktive stoffer forstås fx filtersystemer, der sier organismer fra, centrifugalsystemer, der adskiller vand og organismer og opvarmning, der slår levende organismer ihjel.

Konventionen giver også mulighed for, at konventionens krav kan opfyldes ved anvendelse af andre metoder end udskiftning og behandling. Sådanne alternative metoder skal dog yde mindst samme beskyttelse, som udskiftning eller behandling. Herudover skal principperne, der anvendes i den alternative metode, være godkendt af IMO komité til beskyttelse af havmiljøet (MEPC).

Endelig giver konventionen mulighed for, at skibe kan aflevere ballastvandet til et modtageanlæg udenfor skibet (regel B-3, pkt. 6).

Konventionen fastsætter mindstekrav for behandling af ballastvand. Det er således tilladt for en part at fastsætte strengere nationale krav.

Situationer, hvor konventionens krav om behandling af ballastvand ikke finder anvendelse

Konventionen (regel A-3) indeholder en række generelle bestemmelser om nødsituationer, hvor kravet om behandling af ballastvand ikke skal overholdes. Bestemmelserne omfatter situationer, hvor hensynet til fx sikkerhed og anden forureningsforebyggelse vejer tungere end hensynet til at undgå spredning af invasive arter. Bestemmelserne finder anvendelse uanset, om der er tale om udskiftning, behandling, eller anvendelse af alternative ballastvandbehandlingsteknologier.

Kravet om behandling af ballastvand skal således ikke overholdes i situationer, hvor udtømning af ballastvand og sedimenter er nødvendig til sikring af et skibs eller besætnings sikkerhed, hvor utilsigtet udtømning af ballastvand og sedimenter skyldes skade på skibet eller dets udstyr, såfremt alle rimelige forholdsregler er truffet til forebyggelse eller begrænsning af udtømningen, eller hvor udtømningen af ballastvand og sedimenter sker for at forhindre eller begrænse anden forurening fra skibet.

Udover ovenfor nævnte bestemmelser om nødsituationer, indeholder konventionen (regel A-3) en række yderligere undtagelser, der sigter på situationer, hvor optagning og udtømning af ubehandlet ballastvand ikke vurderes at indebære nogen risiko.

Således giver konventionen mulighed for, at udtømning af ubehandlet ballastvand kan finde sted, hvis skibet befinder sig på åbent hav. Samtidig tillader konventionen udtømning af ubehandlet ballastvand, der alene finder sted inden for en parts havområde. Endelig er optagning og efterfølgende udtømning af ubehandlet ballastvand fra et skib i samme område tilladt, medmindre der i skibets tanke er sket sammenblanding af ballastvand fra forskellige områder.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Det foreslås, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om behandling af ballastvand. Konventionens krav til behandling af ballastvand, herunder reglerne om metoderne til behandling (uden aktive stoffer, med aktive stoffer og ved brug af tilsvarende metoder), foreslås fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 19 b, stk. 2. Det betyder bl.a., at konventionens behandlingskrav, som beskrevet i regel D-2 vil blive anvendt. Hjemlen vil endvidere blive anvendt til at fastsætte nærmere regler om, i hvilke situationer, der kan undtages fra behandlingskravene.

Hjemlen i § 19 b, stk. 2, foreslås bl.a. anvendt til at fastsætte regler om, at udtømning af ubehandlet ballastvand er tilladt, når formålet hermed er at forhindre eller begrænse anden forurening fra skibet, i det en sådan

nødsituation ikke vurderes at være omfattet af havmiljølovens § 58, der omhandler en række andre nødsituationer.

Der foreslås indsat en hjemmel i § 19 b, stk. 5, for ministeren til at fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder.

Af geografiske årsager er det ikke muligt i danske farvande at foretage udskiftning inden for de afstands- og dybdekrav, der følger af regel B-4, stk. 1. Det kunne derfor principielt være relevant at udpege udskiftningsområder i henhold til konventionens regel B-4, stk. 2. Det er imidlertid Miljøministeriets vurdering, at dette på nuværende tidspunkt vil være uhensigtsmæssigt i de danske farvande, fordi Danmark ikke har åbent hav omkring sig. Hertil kommer, at en udpegning forudsætter, at der er grundlag for at konkludere, at udpegningen fører til en forbedring og ikke en forringelse af miljøet. Et sådan grundlag foreligger ikke på nuværende tidspunkt. Miljøministeriet er bekendt med, at der pågår internationale overvejelser i North Sea Ballastwater Opportunity under InterReg projektet, om at udpege fælles udskiftningsområder i Nordsøen. Endelig kan det ikke udelukkes, at udpegning af udskiftningsområder vil kunne blive relevant for Grønland i det omfang lovforslaget sættes i kraft for Grønland.

Miljøministeriet har ikke kendskab til, at der blandt de europæiske kontraherende stater er planer om at fastsætte krav, der er strengere end konventionens. I overensstemmelse hermed er der ikke med lovforslaget lagt op til, at der fastsættes strengere krav i Danmark.

3.2.3. Aflevering af sedimenter fra ballastvandtanke til modtageanlæg

Konventionens krav

Konventionens artikel 5 forpligter parterne til at sikre, at der findes egnede modtagefaciliteter for sedimenter i havne og terminaler. Modtagefaciliteterne skal, i overensstemmelse med praksis på området, drives uden at skibe forsinkes unødigt, og der skal sørges for sikker bortskaffelse af sedimenterne.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Lovforslaget indeholder forslag til ændring af den eksisterende bestemmelse i havmiljøloven, som omhandler krav om modtageordninger i danske havne, og om skibes pligt til at benytte anlæggene.

Herefter kan miljøministeren efter forhandling med transportministeren fastsætte regler og træffe bestemmelse om oprettelse og indretning af anlæg til modtagelse af sedimenter fra ballastvandtanke. Bekendtgørel-

se nr. 1632 af 13. december 2006 om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner (modtagebekendtgørelsen) vil blive revideret i lyset af dette lovforslag. Der henvises til den foreslåede ændring af § 24 samt bemærkningerne hertil.

3.2.4. Krav til typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand

Konventionens krav

I henhold til konventionen skal anlæg til behandling af ballastvand opfylde en række krav, inden de kan typegodkendes (regel D-3). Selve typegodkendelsen af anlæg til behandling af ballastvand skal ifølge konventionen foretages af en national myndighed, i overensstemmelse med den af IMO udarbejdede retningslinje G8 om typegodkendelse.

Anlæg til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer, skal ligeledes typegodkendes af en national myndighed, men en sådan typegodkendelse forudsætter tillige, at IMO i overensstemmelse med retningslinje G9 har vurderet, at anlæggets brug af aktive stoffer er miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt. IMO's vurdering tager ikke stilling til om anlæg, der bruger aktive stoffer, rent faktisk er i stand til at opfylde konventionens behandlingsstandarder. Det er alene den nationale myndighed, der foretager denne vurdering.

Systemer, der er typegodkendt i en anden kontraherende stat, kræver ikke typegodkendelse i Danmark, ligesom danske virksomheder frit kan vælge at få deres anlæg til behandling af ballastvand typegodkendt af de danske myndigheder eller af en myndighed i en anden kontraherende stat.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Det foreslås i lovforslagets § 19 c, stk. 1, at miljøministeren meddeler typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår anlæggets evne til at leve op til behandlingskravene i konventionens regel D-2. Den del af typegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed, varetages af Søfartsstyrelsen med hjemmel i deres lovgivning (lov om sikkerhed til søs).

Det foreslås i § 19 c, stk. 2, at ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om typegodkendelse i henhold til § 19 c, stk. 1.

Det forventes, at hjemlen i § 19 c, stk. 2, også anvendes til at fastsætte regler om, at Miljøministeriet, i praksis Naturstyrelsen, har det overordnede ansvar for modtagelse af ansøgninger og efterfølgende koordinering af

godkendelsesprocessen med Økonomi- og Erhvervsministeriet, i praksis Søfartsstyrelsen.

Tilsvarende forventes § 19 c, stk. 2, anvendt til at fastsætte regler om, at en virksomhed, der ønsker at anvende de danske myndigheder til at få typegodkendt et ballastvandsbehandlingsystem, sender sin ansøgning til Naturstyrelsen. Det er herefter Naturstyrelsen, der sørger for at få videresendt ansøgningen til Søfartsstyrelsen med henblik på, at Søfartsstyrelsen kan tage stilling til den del af typegodkendelsen, der vedrører deres lovgivning.

Endelig forventes fastsat regler om, at Naturstyrelsen samler myndighedsgodkendelserne og står for kontakten til virksomheden, ligesom Naturstyrelsen vejleder virksomheden i forhold til inddragelse af IMO, såfremt anlægget gør brug af aktive stoffer, jf. nærmere herom i de specielle bemærkninger til § 1, nr. 7.

IMO opkræver et gebyr på 50.000 USD for at foretage en konkret vurdering af, om anvendelsen af aktivt stof er miljømæssigt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det foreslås i denne forbindelse, at miljøministeren (Naturstyrelsen) bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilke anlæg, der skal vurderes af IMO. I medfør af disse regler forventes det at være Naturstyrelsen, der i tvivlstilfælde, skal beslutte, om en ansøgning vedrører et anlæg, der anvender aktive stoffer, og dermed hvorvidt anlægget skal vurderes af IMO. I de fleste tilfælde forventes det dog at fremgå tydeligt af den enkelte ansøgning, om anlægget anvender aktive stoffer eller ej.

Det bemærkes i forbindelse med godkendelse af anlæg, der gør brug af aktive stoffer, at det af hensyn til ansøgers fremtidige muligheder for at markedsføre sit anlæg til behandling af ballastvand i EU vil være nødvendigt for ansøgeren også at undersøge, om det eller de aktive stoffer, der ønskes anvendt, er mulige/tilladte at anvende efter EU's biocid-direktiv. Det er Miljøstyrelsen, der i Danmark administrerer de danske regler på biociddirektivets område.

Af § 19 c, stk. 3, fremgår, at miljøministeren kan overdrage dele af typegodkendelsen i § 19 b, stk. 1, til klassifikationsselskaber eller andre private, der har den fornødne ekspertise til at varetage opgaven eller dele heraf.

Det bemærkes endvidere, at Miljøministeriet i den gældende lovs § 48, har hjemmel til efter forhandling med vedkommende minister at lægge opgaven ud til en anden myndighed.

I § 19 c, stk. 4, foreslås indsat en hjemmel til opkrævning af gebyr til dækning af de omkostninger, som myndigheden eller det private klassifikationsselskab har

til behandling af ansøgninger om typegodkendelse efter § 19 c, stk. 1.

3.2.5. Prototypeteknologier og forsøgsprogrammer

Konventionens krav

Konventionen giver mulighed for, at skibe kan deltage i forsøgsprogrammer med det formål at udvikle nye ballastvandbehandlingsteknologier, der opfylder de gældende krav til behandling. Konventionen skelner mellem situationer, hvor konventionens standard for behandling af ballastvand (D-2) er, henholdsvis ikke er, trådt i kraft for skibet.

Regel D-2 endnu ikke trådt i kraft

Deltager et skib, for hvilket standarden i D-2 endnu ikke er trådt i kraft, i et godkendt forsøgsprogram, der går ud på at afprøve og evaluere en lovende teknologi, bliver konventionens krav om behandling af ballastvand (regel D-2) suspenderet i 5 år fra den dato, hvor skibet ellers skulle overholde kravene (i regel D-2).

Regel D-2 sat i kraft

Deltager et skib, for hvilket standarden i D-2 er trådt i kraft, i et godkendt forsøgsprogram, der går ud på at afprøve og evaluere en lovende teknologi til ballastvandbehandling, som kan føre til behandlingsteknologier med en højere standard end standarden i regel D-2, bliver konventionens krav om behandling af ballastvand (regel D-2) suspenderet i 5 år fra den dato, hvor den pågældende teknologi blev installeret.

Fælles regler

Ved gennemførelse af ovennævnte programmer, skal der tages hensyn til IMO's retningslinjer og den enkelte parts myndighed må ikke tillade flere skibe end nødvendigt at deltage for at afprøve teknologierne på en effektiv måde.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Lovforslaget indeholder i den foreslåede § 19 b, stk. 4, en hjemmel for miljøministeren til at fastsætte regler om godkendelse af forsøgsprogrammer med det formål at afprøve nye teknologier for behandling af ballastvand.

Godkendelsesordningen vil følge IMO's retningslinjer.

3.2.6. Dispensationer

Konventionens krav

Ballastvandkonventionen giver mulighed for, at parterne under visse nærmere beskrevne betingelser kan

give skibe dispensation fra konventionens krav om udskiftning eller behandling af ballastvand.

Adgangen til at opnå dispensation er begrænset til skibe i fast rutefart (regel A-4). Dispensationen kan højst gives for en periode på 5 år.

Tildeling af dispensation skal ske på baggrund af IMO's retningslinjer, som bl.a. stiller krav om gennemførelse af en risikovurdering. En risikovurdering skal bl.a. indeholde oplysninger om de berørte havnes og områders evt. invasive arter, og risikoen for overførsel af uønskede arter mellem de områder, der ønskes dispensation for.

En risikovurdering efter IMO's retningslinjer skal kunne dokumentere, at risikoen ved en given dispensation efter konventionens regler er »lav«. Myndigheden kan ikke give en dispensation, såfremt risikoen bedømmes som »høj«. Hvis der er tvivl om bedømmelsen eller manglende viden kan det medvirke til en høj risiko bedømmelse.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Der foreslås indført en bemyndigelse i § 19 b, stk. 3, for miljøministeren til at fastsætte regler om adgangen til at dispensere fra kravene til behandling af ballastvand. Udmøntningen af denne hjemmel vil ske i en bekendtgørelse, der vil følge IMO's retningslinjer for risikovurdering og meddelelse af dispensationer. Det foreslås, at ministeren fastsætter regler om, at risikovurderingen sker for ansøgers egen regning helt på linje med de »risikovurderinger«, som skal foretages på råstofområdet, off-shore området og området for dumpning af optaget havbundsmateriale. Se i øvrigt om dispensation og risikovurdering de særlige bemærkninger til § 1, nr. 7 (kapitel 5 a).

3.2.7. Beredskab, bekæmpelse af forurening og miljøskade

Konventionens krav

Konventionen stiller ikke krav til parternes beredskab eller bekæmpelse af invasive arter, men forudsætter, at konventionens bestemmelser håndhæves. Konventionens fokus er i forhold til håndhævelse rettet mod det forebyggende arbejde, herunder kravene til certifikater, ballastvandplaner, journalføring og prøvetagning ombord på de enkelte skibe.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Det kan ikke udelukkes, at det ved introduktion af invasive arter i havmiljøet kan være hensigtsmæssigt at iværksætte bekæmpelsesforanstaltninger, ligesom inva-

sive arter kan forårsage miljøskader, jf. miljøskadepitlet i havmiljølovens kapitel 14 a, se herom nedenfor.

Det er imidlertid Miljøministeriets vurdering, at det endnu ikke er teknisk muligt at foretage bekæmpelsesforanstaltninger overfor allerede udtømt ballastvand, der indeholder invasive arter.

Det skyldes, at det udtømte ballastvand blandes med havvandet og i sagens natur ikke efterfølgende kan adskilles herfra. Hertil kommer, at de potentielle invasive arter, der optages med ballastvand, typisk er meget små. Endvidere er det ikke muligt umiddelbart at konstatere, om der overhovedet er levedygtige invasive arter i det udtømte vand. Som oftest vil man først blive opmærksom på, at et havområde er blevet forurenet med invasive arter, når en bestand har etableret sig.

Bekæmpelse af invasive arter er således vanskelig. Dog vil masseforekomster på land og i strandområder på visse arter af planter og dyr i særlige tilfælde kunne begrænses. Dette gælder fx masseforekomster af den kinesiske uldhåndskrabbe (set i Tyskland) og visse makroalger (tang-arter). En sådan efterfølgende bekæmpelse, når en bestand har etableret sig, falder imidlertid uden for havmiljølovens område og sker efter anden lovgivning.

Det foreslås derfor, at beredskabskapitlet (kapitel 11) i havmiljøloven på nuværende tidspunkt ikke udvides til at omfatte ballastvand. Af samme grund foreslås det, at indberetningskapitlet (kapitel 12), hvis formål bl.a. er at sikre, at myndighederne hurtigt får oplysninger om en forurening, så en bekæmpelse kan sættes i værk hurtigst muligt, heller ikke udvides til at omfatte ballastvand.

Af de særlige bemærkninger til lov nr. 507 af 17. juni 2008, der indføjede miljøskadepitlet i havmiljøloven (kapitel 14 a), fremgår det, at reglerne om miljøskade også omfatter miljøskade forårsaget af organismer, der udtømmes sammen med ballastvand. I havmiljølovens § 47 c, stk. 1, nævnes således mikroorganismer, som kilde til en miljøskade. Ifølge bemærkningerne til § 47 c udgør netop ballastvand den primære kilde til udtømming af potentielt skadelige organismer.

Udtømmes der ballastvand indeholdende organismer, der forårsager en miljøskade eller en overhængende fare for en miljøskade på beskyttede arter og områder, vil den ansvarlige således i princippet kunne blive gjort økonomisk ansvarlig for de foranstaltninger, der skal iværksættes efter havmiljølovens § 47 c.

Ligesom det er svært at bekæmpe invasive arter i havet, vil det af samme årsager være vanskeligt at bevise, hvem der er ansvarlig for en miljøskade forårsaget af en ballastvandudtømming.

Miljøministeriet vurderer dog, at det er hensigtsmæssigt, at miljøskader som følge af en ballastvandsudtømmning indeholdende invasive arter, er omfattet af miljøskadekapitlet. Det skyldes, at invasive arter kan forvolde betydelig skade på miljø, ressourcer mv. I de sjældne tilfælde, hvor skadevolderen kan findes, er det vigtigt, at loven giver mulighed for at gøre vedkommende økonomisk ansvarlig for skaden.

3.2.8. Indgreb

Konventionens krav

I henhold til konventionens artikel 10 kan en part træffe foranstaltninger til at advare, tilbageholde eller ekskludere skibe i sager om overtrædelse af konventionens regler. Det vil dog være muligt at meddele et skib tilladelse til at sejle ud af en havn eller offshore-terminal med det formål at udtømme ballastvandet eller fortsætte til det nærmeste værft eller tilgængelige modtagefacilitet, under forudsætning af, at dette ikke medfører fare for miljøet.

Hvis en prøvetagning fører til, at skibet vurderes at være til fare for miljøet, skal den part, i hvis farvand skibet er i drift, forbyde skibet at udtømme ballastvand, indtil faren er fjernet.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

I havmiljøloven er der flere indgrebsmuligheder. Bl.a. giver havmiljølovens § 42 mulighed for, at forsvarsministeren (i praksis Søværnets Operative Kommando) uden retskendelse kan foretage de undersøgelser af et skib, som er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra det pågældende skib allerede er sket eller er fare for, at der forårsages forurening af havet. Det betyder, at det er forsvaret, der varetager den beredskabsmæssige undersøgelse (miljøbording) af skibet, uanset om det befinder sig til søs eller ligger i havn. Det bemærkes, at undersøgelser efter § 42 har et beredskabsmæssigt formål og ikke omfatter undersøgelser med et strafferetligt formål.

Der vil ikke være behov for at udvide havmiljølovens § 42. Forsvarets beredskabsmæssige opgaver, herunder eksempelvis at forhindre en forurening forårsaget af ballastvand, vil kunne håndteres inden for den gældende § 42. Det vurderes, at der i praksis vil være tale om meget få situationer, hvor forsvaret vil have behov for at operere inden for § 42's rammer i situationer, hvor ballastvand er involveret. Forsvaret vil som følge af den foreslåede lovændring kunne foretage miljøbording af de involverede skibe i henhold til § 42 i forbindelse med grundstødninger, kollisioner eller lignende hændelser, hvor der kan være fare for forurening af havet. Da for-

urening med ballastvand ikke kan bekæmpes, vil de nye ballastvandreger betyde, at forsvaret under bordingen også skal foretage de undersøgelser, der er nødvendige for at forhindre, at der udledes ubehandlet ballastvand.

Efter den gældende lovs § 43, stk. 2, har miljøministeren beføjelse til at forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter, eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller regler udstedt i medfør heraf, eller som er omfattet af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Miljøministeren har i henhold til den gældende § 43, stk. 3, også indgrebsbeføjelser over for platforme.

Det foreslås, at »rense« § 43 således, at § 43 fremover alene omhandler forsvarsministerens beføjelser for så vidt angår forbud og påbud. Forsvarsministerens beføjelser videreføres således uændret. Miljøministerens tilsvarende beføjelser for så vidt angår platforme og luftforurening fra skibe flyttes til en ny § 42 a. Opsplitningen gør bestemmelserne mere gennemsigtige og letter implementeringen af ballastvandkonventionen, der først træder i kraft når konventionen træder i kraft. Det foreslås herefter at indsætte en ny § 42 b, der tager højde for ballastvandkonventionen.

3.2.9. Håndhævelse

Konventionens krav

Konventionens artikel 8 indeholder krav om, at parterne skal sanktionere overtrædelser af konventionen. Sanktionerne skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække skibene fra at overtræde konventionen, uanset hvor overtrædelserne måtte forekomme.

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Det er Miljøministeriets vurdering, at den del af havnestatskontrollen, der vedrører kontrol af anlæg til behandling af ballastvand, vil kunne medføre sanktioner i form af bøder til skibene for ikke at have et anlæg, der lever op til de af Miljøministeriet stillede behandlingskrav.

En ulovlig udtømmning i havet derimod vil kun sjældent kunne strafforfølges. Det skyldes, at det i praksis vil være vanskeligt at konstatere og bevise, hvorvidt et skib har udtømt ballastvand i strid med udskiftnings- eller behandlingskravene. Da det er ikke muligt umiddelbart at konstatere, om der er levedygtige invasive arter i det udtømte ballastvand, vil det som oftest først være muligt at konstatere, om en invasiv art er blevet indført til et havområde, når bestanden har etableret sig. På dette tidspunkt vil det være vanskeligt bevise om opblomstringen

eller udbredelsen af en invasiv art skyldes udtømning af ballastvand fra et konkret skib, idet det udledte ballastvand ikke på samme måde som olie indeholder »fingeraftryk«. Det er således vanskeligt at bevise, at den invasive art ikke med lige så stor sandsynlighed kan være udtømt med ballastvand fra et andet skib, have siddet på et skibsskrog eller være introduceret på anden vis. Strafforfølgelse af et skib for ulovligt udledt ballastvand, er således vanskeligt, medmindre der er tale om en tilståelsessag.

Det er derfor Miljøministeriets vurdering, at det er vigtigt at indføre en bestemmelse i havmiljøloven, der indebærer, at et skib kan strafforfølges, hvis dets anlæg til behandling af ballastvand er defekt. De almindelige strafferetlige principper i straffelovens § 19 finder anvendelse i forbindelse med vurderingen af, om der kan straffes. Det vil sige, at der som minimum kræves simpel uagtsomhed førend der kan straffes.

Lovforslaget indeholder forslag til ændring af havmiljølovens § 59 og § 61, hvorefter miljøministeren får hjemmel til at kunne fastsætte straf for overtrædelser af regler udstedt i henhold til den foreslåede § 19 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 32 og 36 samt bemærkningerne hertil.

Det er forventningen, at bødeniveauet fastsættes så tilpas højt, at bøderne får en præventiv virkning.

Den generelle ransagningsbestemmelse i havmiljølovens § 63, stk. 1, foreslås udvidet til bl.a. også at omfatte anlæg til behandling af ballastvand. Det foreslås, at reglen også finder anvendelse hvor et skibs anlæg er defekt.

Det foreslås, at tilbageholdelsesbestemmelsen i havmiljølovens § 63 c udvides til også at omfatte sager om ulovlig udtømning af ballastvand eller fare for ulovlig udtømning af ballastvand. Dermed vil der kunne ske tilbageholdelse i sager, hvor dette måtte være nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation. Det foreslås endvidere, at reglen også finder anvendelse, hvor et skibs anlæg er defekt.

3.2.10. Tilsyn og prøvetagning

Konventionens krav

I henhold til konventionens artikel 9 kan ethvert skib, der er omfattet af konventionen, blive genstand for en inspektion. Formålet hermed er at undersøge, om skibet overholder konventionens krav.

Selve inspektionen, der typisk vil udgøre en del af den allerede eksisterende havnestatskontrol, følger en nærmere beskrevet procedure, som primært fokuserer på papirkontrol af skibets certifikater, planer og journaler. Denne kontrol udvides med konventionen til også at omfatte kontrol af certifikater, planer og journaler på

ballastvandområdet. Inspektion efter konventionen kan ud over papirkontrollen omfatte en egentlig prøvetagning, med det formål at teste om anlægget er i stand til at behandle (rense) ballastvand i overensstemmelse med konventionens behandlingsstandarder. Reglerne i konventionen og bilaget hertil, suppleret af de 14 retningslinjer, indeholder detaljerede beskrivelser af, hvordan planer, certifikater og journaler skal udformes, og nærmere retningslinjer for, hvordan en eventuel prøvetagning bør udføres.

Det fremgår af konventionen, at anvendelse af reglerne i konventionen ikke må føre til unødigt forsinkelse af skibene. De krævede inspektioner skal derfor, så vidt muligt, søges foretaget på en måde, der ikke medfører unødigt forsinkelse. Heri ligger bl.a. et krav om, at myndighederne tilrettelægger deres inspektionsprocedurer på en måde, der bedst harmonerer med den eksisterende inspektion og kontrol ombord på skibene.

Prøvetagning er et af flere instrumenter, som kan anvendes til at undersøge, om bl.a. standarderne i konventionens regler D-1 og D-2 overholdes. IMO's guideline G2 indeholder retningslinjer for, hvordan prøver tages mest hensigtsmæssigt, og hvilke grænseværdier prøverne skal overholde. Prøvetagnings- og analysemetoder til bedømmelse af, om der er overensstemmelse med konventionens standarder og krav, er stadig under udvikling i FN's søfartsorganisation (IMO).

Miljøministeriets overvejelser og forslag

Som beskrevet ovenfor er det Søfartsstyrelsen, der via deres eksisterende lovgivning implementerer konventionens regler om certifikater, planer og journaler. Søfartsstyrelsen vil under en inspektion af skibet fremover, som en del af havnestatskontrollen, skulle undersøge om skibet medbringer et gyldigt ballastvandcertifikat og kontrollere skibets ballastvandjournal.

Hvis der ved en sådan havnestatskontrol opdages fejl i journaler, certifikater eller anlæg, kan der udtages prøver med henblik på at afgøre, om anlægget overholder behandlingskravene i ballastvandkonventionen. Da formålet med prøvetagning således er at sikre overholdelse af miljøkrav, ligger ansvaret for prøvetagning hos Miljøministeriet.

Det bemærkes, at miljøministeren med hjemmel i delegationsbestemmelsen i den gældende lovs § 48 efter forhandling med økonomi- og erhvervsministeren forventes at udlægge opgaven til Søfartsstyrelsen, således at prøveudtagning foretages af Søfartsstyrelsen på miljøministerens vegne. Søfartsstyrelsen fører allerede i dag, inden for rammerne af en samarbejdsaftale, tilsyn med en række forhold inden for havmiljølovens område

og modtager refusion af styrelsens udgifter i forbindelse hermed. Samarbejdsaftalen vil blive revideret i lyset af de yderligere opgaver.

Når ballastvandreglerne indarbejdes i havmiljøloven kommer tilsyn til at omfatte overholdelsen af de nye ballastvandregler i havmiljøloven, herunder reglerne om overholdelse af udskiftnings- og behandlingskravene. Tilsynet vil ske i henhold til den gældende lovs § 42 og §§ 45-45c og udføres af miljøministeren, der dog via delegationsbestemmelsen i lovens § 48 har mulighed for at delegere beføjelsen til andre myndigheder. I praksis vil Søfartsstyrelsen bistå miljøministeren.

Havmiljølovens § 45 giver miljøministeren mulighed for at komme ombord på et skib i havn for at foretage eftersyn af skibets anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår anlæggets evne til at overholde behandlingskravene. Ministeren kan i den forbindelse forlange at få adgang til skibets papirer, herunder også fjerne dokumenter, genstande mv., ligesom ministeren kan udtage prøver. Bestemmelsen giver adgang til rutinemæssig stikprøvekontrol også i tilfælde, hvor der ikke foreligger nogen mistanke om ulovlige forhold.

Hvis der ikke er noget administrativt formål med undersøgelse, men der derimod er rimelig grund til mistanke om et strafbart forhold, vil undersøgelse i givet fald skulle foregå efter retsplejelovens regler om ransagning, jf. § 63. Med administrativt formål menes fx tilvejebringelse af materiale til brug for indskærpelse eller udstedelse af forbud eller påbud eller for at foretage selvhjælpshandlinger.

Det er således Miljøministeriets vurdering, at der ikke er behov for at ændre havmiljøloven for så vidt angår adgangen til at tage prøver, da der allerede er hjemmel hertil i den gældende lovs § 45 (tilsyn). Tilsvarende er det Miljøministeriets vurdering, at der i tilfælde med rimelig grund til mistanke om strafbart forhold, kan tages prøver af ballastvand med hjemmel i den eksisterende § 63.

Efter den gældende lovs § 45, stk. 2, må tilsyn ikke medføre unødvendige forsinkelser for skibet, ligesom det ikke må medføre unødvendige udgifter.

Forsvarets tilsyn efter § 45 sker ved rutinemæssigt miljøanrån af skibe ved indsejlingen til dansk søterritorium, hvor skibet orienteres om, at det er ulovligt at udlede andet end rent vand på dansk søterritorium. Som følge af lovforslaget udvides dette anrån til også at omfatte udtømning af ballastvand på dansk søterritorium i strid med konventionens krav. Udførelse af tilsyn forudsætter, at der ikke er en konkret mistanke om et strafbart forhold. Såfremt, der foreligger en sådan konkret mistanke, er der ikke tale om tilsyn, men om indgreb,

hvor forsvaret som særmyndighed skal følge retsplejelovens regler.

Det bemærkes, at fysisk inspektion af udenlandske skibe kræver konkret mistanke om ulovligt forhold. Foreligger en sådan konkret mistanke sker inspektion efter § 63.

4. VVM-tilladelse for og miljøgodkendelse af havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten

4.1. Gældende ret

4.1.1. VVM-tilladelse for havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten

VVM-reglerne har baggrund i Rådets direktiv nr. 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) med senere ændringer. Formålet med VVM er at sikre, at der gennemføres en vurdering af virkningerne på miljøet som grundlag for beslutningen om at give eller afslå tilladelse til anlægstyper, der kan påvirke miljøet væsentligt. Inddragelse af offentligheden er en vigtig del af beslutningsprocessen.

Baggrunden for forslaget til indførelse af VVM-procedure for havbrug placeret mere end 1 sømil fra kysten er, at Naturklagenævnet (nu Natur- og Miljøklagenævnet) den 28. november 2008 hjemviste en havbrugssag til fornyet behandling med henvisning til, at kommuner ikke har kompetencen til at foretage en VVM-vurdering af havbrug, der ligger mere end 1 sømil fra kysten.

Kommunen havde i den konkrete sag meddelt afslag med henvisning til, at det ansøgte anlæg ikke var i overensstemmelse med retningslinjerne i den gældende kommuneplan, og at kommunen ikke ønskede at ændre retningslinjerne.

Konsekvensen af Naturklagenævnets afgørelse er således, at VVM-direktivet ikke er implementeret i dansk ret for havbrug uden for 1 sømil fra kysten, og at der mangler regler om, at disse havbrug kan VVM-vurderes.

Planlovens VVM-regler indebærer, at der for havbrug, der ligger nærmere end 1 sømil fra kysten altid skal udarbejdes en VVM-redegørelse og gennemføres en VVM-procedure, dvs. en obligatorisk VVM-pligt.

VVM-direktivet foreskriver imidlertid blot en screeningspligt og indeholder kun krav om en egentlig VVM-vurdering og gennemførelse af en VVM-procedure, hvis det konkrete havbrugsprojekt må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Det foreslås derfor, at VVM-reglerne efter havmiljøloven, der vedrører havbrug placeret mere end 1 sømil fra kysten, udformes således, at det ved en screening af den konkrete sag afgøres om

det påtænkte havbrug, eller en ændring af et eksisterende havbrug, må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Hvis dette er tilfældet, vil det påtænkte havbrug, eller en ændring af et eksisterende havbrug, være VVM-pligtigt.

Supplerende skal oplyses, at havbrug i dag ikke er omfattet af den gældende havmiljølov. Der skal i den forbindelse henvises til de specielle bemærkninger til den oprindelige lov, der blev fremsat ved L 205 i folketingsåret 1992/1993, jf. følgende uddrag af de specielle bemærkninger til lovens § 1:

»Den landbaserede forurening af havmiljøet og andre forureningskilder på havet, f.eks. havbrug, reguleres fortsat efter miljøbeskyttelsesloven.«

4.1.2. Miljøgodkendelse af havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten

Der er på nuværende tidspunkt 24 havbrug i de danske farvande. De 4 af disse ligger længere end 1 sømil fra kysten. Havbrug er i dag omfattet af reglerne om miljøgodkendelse af forurenende virksomhed i miljøbeskyttelseslovens kapitel 5. Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1, må en forurenende virksomhed ikke anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse heraf. Forurenende virksomhed må heller ikke udvides eller ændres på en måde, som indebærer forøget forurening, før udvidelsen eller ændringen er godkendt.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 40 træffes afgørelser efter kapitel 5 af kommunalbestyrelsen eller af miljøministeren. Ministeren har bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler herom. Med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 40 har miljøministeren fastsat regler i bekendtgørelse nr. 1640 af 13. december 2006 om godkendelse af listevirksomhed om, hvilke listevirksomheder, der i dag godkendes af henholdsvis de statslige miljøcentre og kommunalbestyrelserne. Havbrug er en aktivitet, der er omfattet af listepunkt I 203 på bilag 2 i bekendtgørelsen, og godkendelseskompetencen er henlagt til kommunalbestyrelsen.

Det fremgår af forarbejderne til miljøbeskyttelseslovens § 40, (L 2005 569), efter hvilke principper myndighedsopgaver skal fordeles mellem miljøministeren og kommunalbestyrelsen. Der henvises i forarbejderne til »Rapport fra Myndighedsudvalget om delingen af godkendelses- og tilsynskompetencen efter miljøbeskyttelsesloven mellem stat og kommuner efter den 1. januar 2007« af 9. november 2004.

Myndighedsudvalget blev besluttet nedsat i forbindelse med »Aftale om strukturreform indgået mellem regeringen og Dansk Folkeparti«. Udvalget havde til opgave blandt andet at udarbejde ensartede og objektive

kriterier for, hvilken instans, der tildeles ansvaret for godkendelse og tilsyn af virksomheder i henhold til miljøbeskyttelsesloven. I de særlige bemærkninger til lovforslaget er således anført: »I overensstemmelse med udvalgsarbejdet vil tre parametre være afgørende for, om kompetencen skal ligge hos ministeren eller kommunalbestyrelserne. For det første, hvor miljømæssigt kompliceret virksomheden er, og hvilken miljømæssig risiko, der knytter sig til produktionen. For det andet hensynet til en rationel tilrettelæggelse af miljøarbejdet hos virksomheden, og for det tredje hensynet til at sikre en høj faglighed og mulighed for rationel tilrettelæggelse af arbejdet på myndighedsside. På grundlag af Myndighedsudvalgets redegørelse forventes ca. 235 virksomheder overført til ministerens godkendelse.«

Havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten er ikke umiddelbart omfattet af de 3 parametre, eller andre af Myndighedsudvalgets overvejelser, der er afgørende for, om særlige sager henlægges til staten. Derfor er der i den aktuelle situation opstået behov for at ændre loven, således at der skabes mulighed for at flytte godkendelseskompetencen for havbrug længere end 1 sømil fra kysten til staten. Herved sikres, at det er én og samme myndighed (staten), der både har VVM- og miljøgodkendelseskompetencen for havbrug beliggende mere end 1 sømil fra kysten.

4.2. Lovforslagets indhold

4.2.1. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

For at opfylde VVM-direktivets bestemmelse om, at VVM-pligtige projekter skal omfattes af et krav om tilladelse, som kan varetage direktivets brede miljøbegreb, foreslås indført en VVM-tilladelse, der skal omfatte havbrug og miljøpåvirkningen fra disse, samt at henlægge administrationen til en styrelse under Miljøministeriet. Da det af hensyn til kommunalreformen er væsentligt, at administrationen af de gældende VVM-regler for havbrug kan forblive i kommunerne, begrænses ændringerne til kun at omfatte havbrug uden for de kystnære områder – dvs. de havbrug der i dag ikke er omfattet af planlovens VVM-regler. Derved sker der ingen overflytning af kommunal kompetence til staten.

Herefter gøres havbrug uden for 1 sømilegrænsen screeningspligtige og omfattes kun af krav om VVM-vurdering og VVM-tilladelse efter havmiljøloven, hvis det konkrete projekt må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt.

4.2.2. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

Med ændringen af miljøbeskyttelseslovens § 40 skabes hjemmel til at justere kompetencefordelingen vedr. miljøgodkendelse af forurenende virksomhed mellem stat og kommuner i forhold til, hvad der er forudsat i forarbejderne til den gældende § 40.

Det er aktuelt hensigten i umiddelbar forlængelse af lovændringen, at myndigheden udnyttes til at flytte myndighedskompetencen fra kommuner til staten for de havbrug, der befinder sig eller ønskes placeret længere end 1 sømil fra kysten. Dette gennemføres ved en mindre ændring af Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1640 af 13. december 2006 om godkendelse af listevirksomhed.

Herved sikres, at myndighedskompetencen vedrørende VVM-regler samt miljøgodkendelse henlægges til én og samme myndighed (staten) for havbrug længere end 1 sømil fra kysten. Med ændringen videreføres det princip, der følger af bekendtgørelse nr. 1335 af 6.12.2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning. Ifølge bekendtgørelsens § 11 »varetager Miljøministeriets miljøcenter kommunalbestyrelsens opgaver og beføjelser for anlæg omfattet af denne bekendtgørelse, hvor godkendelseskompetencen efter § 40 i lov om miljøbeskyttelse er henlagt til miljøcentret.«

Det antages, at 1-2 havbrugsansøgning pr. år vil blive omfattet af ændringen.

I overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens § 11, vil ministeren forhandle med de nærmest interesserede landsomfattende erhvervs- og miljøorganisationer, KL m.fl., før ministeren fastsætter nærmere regler.

Akvakulturudvalget, der blev nedsat af miljøministeren og fødevarerministeren i 2009, har afgivet sine anbefalinger i maj 2010. Det er et enigt Akvakulturudvalg, der har indstillet, at administrationen af havbrug placeret længere end 1 sømil fra kysten skal henlægges til staten. Et mindretal bestående af Danmarks Sportsfiskerforbund og Danmarks Naturfredningsforening ønskede endvidere, at også havbrug beliggende inden for 1 sømil fra kysten skulle henlægges til staten.

5. Forholdet til anden lovgivning

5.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven

Kontrol med overholdelse af ballastvandkonventionens krav forventes varetaget dels med hjemmel i Miljøministeriets (Naturstyrelsens) lovgivning, dels med hjemmel i Økonomi- og Erhvervsministeriets (Søfartsstyrelsens) lovgivning.

I det følgende omtales den kontrol, der udføres efter gældende lovgivning, som er relevant i forbindelse med overholdelse af ballastvandkonventionens (miljø-)krav til behandling af ballastvand.

Lov om sikkerhed til søs

Syn:

Som led i tilsynet efter lov om sikkerhed til søs udøver Søfartsstyrelsen kontrol med danske skibes bygning, udstyr og drift, herunder skibenes tekniske indretninger mv. til beskyttelse af havet imod forurening.

Havnestatskontrollen:

Søfartsstyrelsen udfører dels inden for eget lovområde, dels når Søfartsstyrelsen efter aftale med andre offentlige myndigheder udfører opgaver for disse myndigheder, stikprøvekontrol af udenlandske skibe, som anløber danske havne. Dette sker som led i havnestats-samarbejdet efter anvisninger fra FN's Søfartsorganisation (IMO), Paris MoU (regionalt samarbejde om havnestatskontrol) og EU.

Havnestatskontrollen omfatter som udgangspunkt kontrol af, om certifikater og dokumenter er til stede og gyldige, samt om skibets generelle tilstand er tilfredsstillende. Hvis dette ikke er tilfældet, eller hvis der er mistanke om, at skibet har forurennet, følger det af reglerne på området, at søfartsmyndighederne skal foretage en mere detaljeret inspektion, der kan omfatte såvel skibets konstruktion og udrustning som operationelle forhold.

Den del af inspektionen, der sker med henblik på at kontrollere, om skibet har udtømt ballastvand, i strid med kravene i ballastvandkonventionen eller om anlægget til behandling af ballastvand er defekt, foretages inden for rammerne af havmiljøloven.

Tilbageholdelse:

I lov om sikkerhed til søs er der hjemmel til tilbageholdelse ved manglende eller mangelfulde ballastvand-journaler og -certifikater. En tilbageholdelse af et skib er i almindelighed meget bekostelig for rederen, og risikoen herfor har derfor stor præventiv virkning.

Selve kontrollen med journaler og certifikater finder sted, mens skibet er i havn som led i den kontrol, som Søfartsstyrelsen i øvrigt foretager om bord på udenlandske skibe i dansk havn (havnestatskontrol).

Det er kun, når der er indtrådt ulykker, eller i øvrigt foreligger meget grove overtrædelser, at Søfartsstyrelsen anmelder et forhold til politiet. I disse tilfælde kan

politiet tilbageholde skibet, indtil der stilles sikkerhed for bøder og sagsomkostninger.

Lov om beskyttelse af havmiljøet

Forsvaret:

Ifølge lov om beskyttelse af havmiljøet har forsvaret en række opgaver i forbindelse med overvågning, håndhævelse, bevissikring samt forureningsbekæmpelse på søterritoriet og i Danmarks eksklusive økonomiske zone, for så vidt angår olie- og kemikaliefurening.

Med lovforslaget sker en udvidelse af forsvarets opgaver i det omfang, det er nødvendigt at foretage en beredskabsmæssig undersøgelse (miljøbording) efter § 42 for at forhindre en udledning af ballastvand eller som led i den generelle tilsynsforpligtelse i § 45, hvilket i praksis betyder, at reglerne om ballastvand medtages i Søværnets Operative Kommandos miljøanråb.

Lov om havstrategi

Lov nr. 522 af 26. maj 2010 om havstrategi implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategidirektivet). Således indeholder havstrategiloven i bilag 2, nr. 2, en målsætning om, at antallet af invasive arter indført ved menneskelige aktiviteter skal ligge på niveauer, der ikke ændrer økosystemerne i negativ retning. En efterlevelse af ballastvandkonventionens krav i de danske havområder vil derfor være central for opfyldelse af havstrategilovens målsætning om, at invasive arter ikke påvirker økosystemerne i negativ retning. Det bemærkes, at konventionens krav om behandling af ballastvand efter standarden i konventionens regel D-2 senest fra 2016 er tidsmæssigt sammenfaldende med kravet om, at indsatsen efter havstrategiloven skal iværksættes senest i 2016.

Lov om miljømål, herunder Natura 2000-områder

Den del af lovforslagets anvendelsesområde i danske havområder, som falder uden for havstrategilovens anvendelsesområde, er omfattet af bekendtgørelse nr. 932 af 24. september 2009 af lov om miljømål mv. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder (miljømålsloven), som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet). I modsætning til havstrategiloven indeholder miljømålsloven ikke en egentlig målsætning om invasive arter. Invasive arter vil imidlertid i større eller mindre omfang kunne påvirke muligheden for at opfylde miljømålslo-

vens mere overordnede målsætning om god økologisk tilstand. En efterlevelse af ballastvandkonventionens krav vil derfor medvirke til at sikre, at invasive arter ikke forhindrer en opfyldelse af miljømålslovens målsætninger for de kystnære havområder.

Endvidere vil den foreslåede regulering af udtømning af ballastvand medvirke til at undgå, at invasive arter helt eller delvist forhindrer opfyldelse af andre målsætninger om beskyttelse af natur og miljø, herunder fx de målsætninger, der er tilknyttet udpegningen af Natura-2000 områder. Disse målsætninger, der er et resultat af Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet), fremgår ligeledes af miljømålsloven.

5.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug længere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

Uanset, at der indføres en VVM-tilladelse i henhold til havmiljøloven, foreslås de gældende regler i miljøbeskyttelsesloven om miljøgodkendelse af havbrug placeret mere end 1 sømil fra kysten, opretholdt. Dette gøres for at sikre en ensartet regulering af havbrug uanset beliggenheden i forhold til kysten.

Havbrug, der ligger mindre end 1 sømil fra kysten reguleres fortsat i henhold til planloven og miljøbeskyttelsesloven.

5.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

De gældende regler om miljøgodkendelse af havbrug placeret mere end 1 sømil fra kysten vil fortsat være gældende efter miljøbeskyttelsesloven.

Planloven regulerer fortsat havbrug, der ligger mindre end 1 sømil fra kysten.

6. De økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

6.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven

Konsekvenser som følge af lovforslaget

Lovforslaget vil medføre begrænsede udgifter for staten, først og fremmest til administration af dispensationsordningen.

Dispensation gives på baggrund af en ansøgning, der skal indeholde en risikovurdering, der skal vurderes af Miljøministeriet. Beregningsmæssigt forventes ca. 10 dispensationsansøgninger pr. år. Bedømmelse af risiko-

vurderingen kan være relativt kompliceret. Tidsforbruget forventes dog at aftage væsentligt efterhånden som en administrativ praksis på området udvikles. Miljøministeriets udgifter til administration af dispensationsordningen vil kunne gebyrfinansieres med hjemmel i havmiljølovens § 55.

Endvidere indebærer lovforslaget udgifter i forbindelse med tilsyn og håndhævelse, herunder prøvetagning.

Skibe ejet af kommuner og regioner er ikke undtaget fra ballastvandkonventionen. Dog forventes, lovforslaget ikke at medføre udgifter for kommuner og regioner, da sådanne skibe forventes kun at operere i danske farvande, hvorfor f.eks. kommunal færgefart mellem de danske småøer på dette grundlag vil blive undtaget fra de nye regler. Lovforslaget har været i økonomisk høring hos KL, som er enig i, at lovforslaget kan optages som udgiftsneutral.

Konsekvenser som følge af den samlede ratifikation

Ratifikationen af konventionen påfører, ud over det ovennævnte, staten (Søfartsstyrelsen) en række udgifter.

Ballastvandkonventionen stiller krav om, at danske skibes anlæg til behandling af ballastvand skal certificeres og synes af staten, herunder skal en plan for behandling af ballastvand godkendes. Det forventes, at en betydelig del af synsarbejdet og certificeringen bliver varetaget af private, anerkendte klassifikationsselskaber.

Det forventes, at ca. 50 skibe skal certificeres af Søfartsstyrelsen. Desuden skal de enkelte skibes planer for behandling af ballastvand godkendes. Det vil koste ca. 10.000 kr./skib svarende til ca. 500.000 kr. Certifikaterne skal fornyes hver 5. år, mens ballastvandplanerne kun skal godkendes, når anlægget udskiftes. Certifikatfornyelsen vil koste ca. 5.000 kr./skib.

Søfartsstyrelsen har ansvaret for håndhævelse i forhold til de dele af konventionen, der implementeres via Søfartsstyrelsens lovgivning. Dette vil normalt ske på baggrund af Søfartsstyrelsens havnestatskontrol, der er en stikprøvekontrol af de udenlandske skibe, der anløber danske havne. Kontrollen udføres efter internationale regler, hvor »havnestaten« er forpligtet til at inspicere et antal skibe efter fastlagte procedurer. I øjeblikket svarer dette for Danmark til ca. 700 skibe om året. Det vil medføre udgifter på ca. 300.000 kr. om året at udføre kontrol med, om skibene overholder ballastvandkonventionen.

6.2. Regler om VVM-tilladelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

Det er forventningen, at Miljøministeriet kun vil modtage 1-2 havbrugsansøgninger pr. år, hvor der ønskes en

placering længere end 1 sømil fra kysten, hvorfor den øgede opgave for staten vil være meget begrænset. Tilsvarende vil ressourcebesparelsen hos kommunerne være meget begrænset. Lovforslaget har været i økonomisk høring hos KL, som er enig i, at lovforslaget kan optages som udgiftsneutral.

6.3. Miljøgodkendelse af havbrug længere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

Det er forventningen, at Miljøministeriet kun vil modtage 1-2 havbrugs ansøgninger pr. år, hvor der ønskes en placering længere end 1 sømil fra kysten, hvorfor den øgede opgave for staten vil være meget begrænset. Tilsvarende vil ressourcebesparelsen hos kommunerne være meget begrænset. Lovforslaget har været i økonomisk høring hos KL, som er enig i, at lovforslaget kan optages som udgiftsneutral.

7. De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet af lovforslaget

7.1 Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven

Implementeringen af ballastvandkonventionen vil medføre omkostninger for rederierne til etablering og drift af anlæg til behandling af ballastvand om bord på de ca. 600 skibe, der vurderes at være omfattet af konventionens krav. Der forventes en årlig omkostning på ca. 190 mio. kr., hvor langt den væsentligste del er udgiften til anskaffelsen og installationen af et anlæg til behandling af ballastvand om bord på skibet.

Når ballastvandkonventionen træder i kraft, vil langt hovedparten af verdens (kyst)farvande, der er kommercielt interessante for den danske handelsflåde og danske rederier, være omfattet af reglerne i konventionen. Uafhængig af dansk ratifikation vil det betyde, at skibe, der er registreret i Danmark, skal overholde konventionens krav ved udtømning af ballastvand, såfremt de fortsat skal kunne besejle udenlandske fragtmarkeder. Det bemærkes, at kun knap 20 % af rederiernes omsætning stammer fra sejlads i europæiske farvande. Resten foregår på verdenshavene med USA, Kina og Japan som de største markeder.

Nedenfor er de udgifter, der pålægges erhvervslivet med nærværende lovforslag nærmere beskrevet.

Anskaffelse/installation af behandlingsudstyr

Den samlede investeringsomkostning til implementering af kravene i ballastvandkonventionen for de nuværende skibe i DIS skønnes at være i størrelsesordenen 1,6 mia. kr. i 2012, svarende til en årlig afskrivning og forrentning på 154 mio. kr.

Frem mod 2016 vurderes den danske flåde at vokse således, at de samlede investeringer for den danske handelsflåde i perioden 2012-2016 skønnes til 1,9 mia. kr., svarende til årlige afskrivninger og forrentninger på 184 mio. kr. i 2016.

Hertil kommer omkostninger til drift af anlæg til behandling af ballastvand, som årligt skønnes at være 4,5 mio. kr.

De betydelige samlede investeringsomkostninger skal ses i lyset af værdien af skibene, idet et typisk nybygget skib til handelsflåden koster 250-350 mio. kr. i gennemsnit, mens et anlæg til behandling af ballastvand koster mellem 2-6 millioner kroner, hvorfor udgiften til et anlæg er relativ lille i forhold til udgiften til hele skibet.

Risikovurdering

Skibene kan i visse tilfælde få dispensation fra reglerne i ballastvandkonventionen. Dette sker på baggrund af en ansøgning, der skal indeholde en risikovurdering, som ansøger skal bekoste. Dette svarer til praksis i forbindelse med lignende ansøgninger, f.eks. VVM-redegørelser eller miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med en aktivitet i et Natura 2000-område.

Aflevering af sedimenter

Værfter/skibsreparationsvirksomheder vil skulle håndtere/bortskaffe sedimenter fra skibenes ballastvandtanke. Ifølge Danske Maritime bliver sedimenter allerede i dag håndteret/bortskaffet i overensstemmelse med konventionens regler. Der er derfor ikke tale om en ny omkostning.

Konsekvenser som følge af den samlede ratifikation

En del af ministeriernes merudgifter foreslås finansieret via gebyrbetaling fra rederierne (brugerbetaling). Rederne pålægges et gebyr for nødvendig certificering m.m., hvilket er almindelig praksis på søfartsområdet, samt for behandling af dispensationsansøgninger. Gebyr for behandling af dispensationsansøgninger vil blive fastlagt ud fra en vurdering af den forventede arbejdstid pr. dispensationsansøgning.

Der er tale om nye gebyrer til dækning af omkostningerne ved en ny opgave som konsekvens af ballastvandkonventionen. Gebyrerne vurderes derfor at være i overensstemmelse med regeringens gebyrpolitik.

Det bemærkes, at der er hjemmel i begge ministeriers love til at opkræve gebyrerne (henholdsvis havmiljøloven og lov om sikkerhed til søs). Gebyrerne vil blive opkrævet af hhv. Søfartsstyrelsen og Naturstyrelsen.

Nedenfor er de udgifter for erhvervslivet, som ratifikationen som helhed indebærer nærmere beskrevet:

Planer, journaler, certifikater mv.

Det er et almindeligt krav i IMO's regelsæt, at myndighederne ved syn skal påse, at skibenes udstyr lever op til fastsatte krav. Som dokumentation for, at skibene opfylder konventionens krav, udstedes certifikater til skibene. Herudover kan der være krav til planer og journaler. Hovedreglen er, at klassifikationsselskaberne på vegne af myndigheden syner og certificerer skibene, således at rederne betaler klassifikationsselskaberne for ydelsen.

Certifikater gælder som udgangspunkt i en periode på fem år.

Skibene skal i henhold til ballastvandkonventionen dog synes hvert år, ligesom der i femårsperioden er et lidt større »mellemliggende« syn. Disse omkostninger forventes at være af begrænset omfang, da synet foretages samtidig med synet af skibets øvrige udstyr.

Herudover skal der udarbejdes ballastvandplaner. Det skønnes, at en plan koster ca. 35.000 kr. at udarbejde. Klassifikationsselskaberne har oplyst, at prisen for godkendelse – inkl. certifikat – er ca. 10.000 kr. Dvs. den samlede pris er 45.000 kr./skib eller i alt 27 mio. kr. som en engangsudgift. Planerne skal som hovedregel kun revideres, hvis skibet får nyt anlæg til behandling af ballastvand.

Det skønnes, at udgiften for danske redere ved certifikat-fornyelsen efter fem år bliver ca. 3 mio. kr.

Ballastvandkonventionen forventes i øvrigt at kunne få en positiv effekt på den øvrige danske maritime industri, idet den vil medføre et internationalt marked for tekniske løsninger i forbindelse med fremstillingen af anlæg til behandling af ballastvand.

7.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

Der forventes ikke øgede omkostninger for erhvervslivet ved udmøntningen af hjemlen til at fastsætte regler om havbrug længere end 1 sømil fra kysten.

7.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

Der forventes ikke øgede omkostninger for erhvervslivet ved udmøntningen af hjemlen til at fastsætte regler om havbrug længere end 1 sømil fra kysten. Havbrug har også hidtil været omfattet af Miljøministeriets regler om godkendelse af forurenende virksomheder (listevirksomheder).

8. De administrative konsekvenser for borgerne

Der forventes ingen administrative konsekvenser for borgerne som følge af det samlede lovforslag.

9. De miljømæssige konsekvenser af lovforslaget

9.1. Regulering af udtømning af ballastvand i havmiljøloven

Isoleret set vil lovforslaget ikke medføre miljømæssige konsekvenser. Udmøntningen af lovforslagets hjemmelsbestemmelser vil derimod have væsentlige positive miljømæssige konsekvenser.

Som en konsekvens af lovforslaget indføres, som ovenfor beskrevet, bindende regler for håndtering af skibes ballastvand. Skibe og deres ballastvand er en af verdens største kilder til overførsel af invasive arter mellem forskellige vandområder. Et estimat over udtømningen i danske farvande anslår, at mellem 8-12 mio. ton ballastvand kommer fra den internationale skibstrafiktransport, herunder den såkaldte »ship to ship« aktivitet.

Invasive arter kan fremkalde sygdomme, påvirke bædevand, fisk og mennesker, og er ved at ændre flere økosystemer rundt om på jorden. FN vurderer, at invasive arter er en af de største trusler mod biodiversiteten i havene.

Ballastvandkonventionen vil være med til at forebygge yderligere påvirkning fra invasive arter. I danske farvande anslås størstedelen (ca. 1/3) af de marine invasive arter at være kommet ind med skibes ballastvand. Derfor forventer Miljøministeriet også en væsentlig reduktion i tilførslen af invasive arter i danske farvande, når konventionen træder i kraft.

EU kommissionen har i havstrategidirektivet, der trådte i kraft 15. juli 2010, fastsat en række kriterier og metoder for opnåelse af god miljøtilstand i EU's havområder. I direktivet anføres det, at opnåelse af direktivets krav om god miljøtilstand i relation til invasive arter forudsætter, at »arter indført ved menneskelige aktiviteter ligger på niveauer, der ikke ændrer økosystemet i negativ retning«. Ballastvandkonventionen forventes at bidrage væsentligt til opnåelse af denne målsætning.

9.2. Regler om VVM-tilladelse for havbrug mere end 1 sømil fra kysten i havmiljøloven

Bestemmelserne om havbrug og VVM af havbrug placeret mere end 1 sømil fra land vurderes ikke have miljømæssige konsekvenser.

9.3. Regler om miljøgodkendelse af havbrug mere end 1 sømil fra kysten i miljøbeskyttelsesloven

Bestemmelsen om ændring af miljøbeskyttelseslovens § 40 ændrer ikke på det nuværende miljøbeskyttelsesniveau.

10. Forholdet til EU retten

Bestemmelserne om havbrug og VVM medvirker til en fuld implementering af VVM-direktivet på havbrugsområdet.

Ændringen af miljøbeskyttelseslovens § 40 indeholder ingen EU-retlige aspekter.

Implementeringen af ballastvandkonventionen indeholder ingen EU-retlige aspekter.

11. Hørte myndigheder

Statsministeriet, Udenrigsministeriet, Beskæftigelsesministeriet, Forsvarsministeriet, Finansministeriet, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Skatteministeriet, Transportministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Klima- og Energiministeriet, Kulturministeriet, KL, Danske Regioner, Københavns Kommune (Center for Miljø), Advokatrådet, Beredskabsstyrelsen, Bilfærgerne's Rederiforening, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Miljøundersøgelser, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Vindmølleforening; Dansk Akvakultur; Dansk Amatørfiskerforening; Dansk Amatørfiskerforening af 1978, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Grus- og Stenindustri, Dansk Industri, Dansk Kano og Kajakforbund, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejlunion, Dansk Sportsdykkerforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening), Det økologiske råd og selskab, DONG Energy, DTU-Aqua, ENERGINET. DK, Energistyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (Center for Kvalitet i Erhvervsregulering), Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark, Fiskeridirektoratet, Foreningen af dansk ral- og sandsugere, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark; Fritluftsrådet, Green Network, Greenpeace Danmark, GEUS, Kyst, Land & Fjord, By & Havn, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Levende Hav, Mærsk Olie & Gas A/S, NOAH, NSOC-DK, Energi- og Olieforum, Pelagisk Fiskeriforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Søfartsstyrelsen, Sund & Bælt, Vadehavssamarbejdet, Vattenfall, Verdensnaturfonden, Visit Danmark.

Det bemærkes, at de grønlandske myndigheder er hørt i forbindelse med lovforslaget.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Stat: Mindre merudgifter til tilsyn og håndhævelse af ballastvandreglerne. Administration af ballastvandreglernes dispensationsordning (delvist indtægtsdækket), ca. 1,0 mio. Kommuner og regioner: Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Stat: Ingen Kommuner: Mindre end 0,1 årsværk per år til administration af reglerne om VVM-tilladelse af havbrug. Mindre end 0,1 årsværk per år til administration af reglerne om Miljøgodkendelse af havbrug. Regioner: Ingen	Stat: Administration af ballastvandreglernes dispensationsordning samt tilsyn og håndhævelse, ca. 1,0 mio (samme som ovenfor) Mindre end 0,1 årsværk per år til administration af reglerne om VVM-tilladelse til havbrug. Mindre end 0,1 årsværk per år til administration af reglerne og Miljøgodkendelse af havbrug. Kommuner og regioner: Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ballastvandreglerne forventes at få positiv effekt på den danske maritime industri, idet der vil være et marked for tekniske løsninger til håndtering af ballastvand.	Ballastvandreglerne forventes at medføre en omfattende årlig omkostning på ca. 190 mio. kr. fra 2016, hvor langt den væsentligste del er udgiften til anskaffelse og installation af anlæg til behandling af ballastvand om bord på de enkelte skibe.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Miljøministeriet forventer en væsentlig reduktion i tilførslen af invasive arter i danske farvande, når ballastvandkonventionen træder i kraft.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer VVM direktivet for visse havbrug.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1 (fodnoten til lovens titel)

Noten til lovens titel opdateres, og der indsættes en henvisning til Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer.

Til nr. 2 (§ 2, stk. 3)

§ 2, stk. 3, 2. pkt., indeholder hjemmel til, at miljøministeren kan fastsætte særlige regler for lystfartøjer i forbindelse med udstedelse af regler i henhold til de be-

myndigheder, der er indeholdt i kapitlerne 2 (olie), 6 (kloakspildevand), 7 (affald) og 10 (anden forurening).

Som minimum skal lystfartøjer større end 50 meter og med en ballastvandkapacitet på over 8 kubikmeter i henhold til ballastvandkonventionen være omfattet af bestemmelserne om ballastvand.

Det foreslås derfor at udvide bestemmelsen til også at omfatte regler efter havmiljølovens nye kapitel 5 a, der handler om ballastvand og sedimenter. Herefter er det muligt ved anvendelsen af beføjelserne i kapitel 5 a for miljøministeren at fastsætte særlige regler for lystfartøjers udtømning af ballastvand. Miljøministeren kan herunder beslutte kun at regulere udtømning af ballastvand fra lystfartøjer større end 50 meter og med en ballastvandkapacitet på over 8 kubikmeter.

Til nr. 3 (§ 2)

Det foreslås at udvide havmiljølovens anvendelsesområde, så havbrug, der ligger længere end 1 sømil fra kysten, falder ind under lovens anvendelsesområde. Herved bliver det muligt at bemyndige miljøministeren til at fastsætte nærmere regler for gennemførelse af Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM) for sådanne havbrug. Bestemmelsen medfører, at dele af havmiljøloven fremover finder anvendelse på disse havbrug.

Havbrug defineres som opdrætsanlæg bestående af netbure, trådkasser eller lignende placeret i marine vandområder, hvis drift forudsætter anvendelse af foder. Definitionen stammer fra bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, der er udstedt med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven og videreføres i havmiljøloven.

Den foreslåede grænse på 1 sømil fra kysten er indsat af hensyn til Naturklagenævnets afgørelse af 28. november 2008 om et havbrug, hvori det anføres, at havbrug, der befinder sig mere end 1 sømil fra kysten, falder uden for planlovens anvendelsesområde. Det reguleringsmæssige tomrum på VVM-området foreslås udfyldt ved at udvide havmiljølovens anvendelsesområde således, at havmiljøloven fremover omfatter havbrug, der befinder sig længere end 1 sømil fra kysten.

Disse havbrug vil fremover skulle anmeldes i henhold til havmiljøloven. Hvis miljøministeren afgør, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt (screeningsafgørelse) vil det anmeldte projekt ikke være omfattet af VVM-proceduren. Hvis miljøministeren derimod finder, at havbrugsprojektet må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, vil projektet være omfattet af den foreslåede VVM-procedure i henhold til havmiljøloven, hvorefter havbrugsprojektet først må påbegyndes efter en afsluttet VVM-procedure og når miljøministeren har meddelt tilladelse i henhold til de foreslåede bestemmelser i havmiljøloven. Havbrug længere end 1 sømil fra kysten, vil fortsat også være omfattet af miljøbeskyttelseslovens godkendelsesregler.

Havbrug, der befinder sig mindre end 1 sømil fra kysten, er stadig omfattet af planlovens VVM-regler og miljøbeskyttelseslovens godkendelsesregler.

Til nr. 4 (§ 6, stk. 1.)

I henhold til havmiljølovens eksisterende § 6, stk. 1, forstås ved havmiljølovens begreb »nærmeste kyst« basislinjen, som fastlagt i henhold til lov om afgrænsning af søterritoriet. Søterritoriet består af indre og ydre territorialfarvand, adskilt af basislinjen. Det indre territorialfarvand udgøres af farvandene på den landvendte side af basislinjen, fx fjorde, bugter og havne. Det ydre territorialfarvand er det stykke af havet, der strækker sig

langs kysten fra basislinjen til en afstand af højst 12 sømil.

I de foreslåede regler om havbrug anvendes begrebet »kyst«, hvorved forstås »den daglige højeste vandstandslinje«, som populært kan siges at være der, hvor den friske tang ligger. Kystens nøjagtige beliggenhed kan variere især i områder med kraftigt tidevand. Derfor defineres kysten i havbrugsreglerne, som ovenfor beskrevet som »den daglige højeste vandstandslinje«. Samme kystbegreb anvendes fx også i jagt og vildtforvaltningsloven (Lovbekendtgørelse nr. 930 af 24. september 2009 om jagt og vildtforvaltning).

Til nr. 5 (§ 12)

Reglerne i havmiljølovens kapitel 3 udgør en del af den gældende regulering af ballastvand. Således har det hidtil, med hjemmel i § 13, været lovligt at udtømme uforurenede ballastvand, hvorved forstås ballastvand, der ikke indeholder lastrester, olie eller lignende, og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballastvand, jf. de oprindelige bemærkninger til § 13, Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 7277ff. Med den foreslåede ændring indsnævres definitionen af flydende stoffer således, at vand fremover ikke vil være omfattet heraf. Ændringen muliggør sammen med den nedenfor beskrevne ændring af § 13, en særskilt regulering af udtømning af ballastvand.

Med ændringen af definitionen af flydende stoffer ændres der ikke på de gældende regler for udtømning af ballastvand, der indeholder lastrester, olie eller lignende. Fx reguleres udtømning af olieholdigt ballastvand stadig af § 11. Dog vil fremtidig udtømning af forurenede ballastvand både skulle opfylde de eksisterende krav i kapitel 2 og 3 og regler fastsat med hjemmel heri til udtømning af forurenede ballastvand, og de nye krav til udtømning og behandling af ballastvand, der forventes fastsat med hjemmel i den foreslåede § 19 b, stk. 2.

Til nr. 6 (§ 13)

Ændringen af § 13, stk. 1, er en konsekvens af, at vand med ændringen af § 12 ikke længere er omfattet af definitionen flydende stoffer. Hermed er der ikke længere behov for at undtage vand fra forbuddet mod udtømning af flydende stoffer inden for søterritoriet.

Af samme grund er henvisningen fra § 13, stk. 2, til § 13, stk. 1, der før indeholdt undtagelsen for vand, erstattet af en henvisning til flydende stoffer, som transportereres i bulk, idet denne definition, jf. § 12, nu udtrykkeligt undtager vand.

Til nr. 7 (nyt kapitel 5 a)

Kapitel 5 a foreslås indsat for at gennemføre de dele af den internationale ballastvandkonvention, der skal medvirke til at forhindre, formindske og kontrollere overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter. De dele af ballastvandkonventionen, der vedrører søfartsforhold, implementeres af Økonomi- og Erhvervsministeriet via eksisterende lovgivning.

Det foreslås, at havmiljøloven alene kommer til at indeholde de grundlæggende regler vedr. håndtering af ballastvand og sedimenter. Miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de detaljerede regler, som er konventionsbestemte, i bekendtgørelsesform. Herved får ballastvandkapitlet samme struktur som kapitlerne 2-5 om udtømning af olie, flydende stoffer, faste stoffer og stoffer og materialer i emballeret form. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Til § 19 a

§ 19 a, stk. 1, indeholder en definition af ballastvand. Herefter defineres ballastvand som vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. De suspenderede stoffer, der er i vandet, er også omfattet af reglerne om ballastvand. Med suspenderede stoffer menes sedimenter, der er opblandet med ballastvandet. Definitionen af ballastvand svarer til den definition, der er indeholdt i ballastvandkonventionens art. 1, (2).

Tages vand ombord af flere grunde, vil det stadig være at betragte som ballastvand, hvis en af disse grunde er regulering af skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. Således vil vand, der tages ombord på et skib både som ballastvand og med henblik på fx rensning eller kølning af en fiskelast, være omfattet af begrebet ballastvand, og dermed af konventionens krav. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.

§ 19 a, stk. 2, definerer sedimenter. Når de suspenderede stoffer er bundfældet, bliver de til sedimenter.

Sedimenter skal afleveres til et modtageanlæg på land, jf. lovforslagets § 1, nr. 8 (§ 24). Udtømning af sedimenter i havet vil falde ind under dumpningsforbuddet i havmiljølovens kapitel 9, idet sedimenter ikke betragtes om »optaget havbundsmateriale«.

§ 19 a, stk. 3, definerer »et godkendt anlæg« som et anlæg til behandling af ballastvand, der er typegodkendt i henhold til de foreslåede regler i havmiljølovens § 19 c.

Det foreslås i § 19 a, stk. 4, at anlæg, der er typegodkendt af en myndighed eller virksomhed i udlandet i

overensstemmelse med konventionens krav, sidestilles med anlæg, der er typegodkendt efter § 19 c, og regler udstedt i medfør af § 19 c, stk. 2. Det er en forudsætning, at virksomheden eller myndigheden er udpeget af en stat, der har tiltrådt konventionen.

§ 19 a indeholder ikke en definition af begrebet »skib«. Definitionen er uændret i forhold til gældende ret, jf. forarbejderne til lov om beskyttelse af havmiljøet fra 1993, jf. Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 7314-7316. Det betyder, at begrebet »skib« bl.a. også omfatter flydende platforme.

Til § 19 b

Det foreslås i § 19 b, stk. 1, 1. pkt., at ballastvand fremover som udgangspunkt kun må udtømmes i havet i overensstemmelse med reglerne i det nye forslag til kapitel 5 a, og regler fastsat i medfør heraf. Der henvises i øvrigt til de indledende bemærkninger til kapitel 5 a.

Endvidere foreslås det i § 19 b, stk. 1, 2. pkt. at indføje et krav om, at behandling af ballastvand skal ske ved anvendelse af et funktionsdygtigt og godkendt anlæg. Herved understreges det, at anvendelse af et godkendt anlæg, som viser sig at være defekt, fx i forbindelse med prøvetagning, vil udgøre en overtrædelse af reglerne for udtømning af ballastvand. De almindelige strafferetlige principper i straffelovens § 19 finder anvendelse ved vurderingen af, om der kan straffes. Det vil sige, at der som minimum kræves simpel uagtsomhed førend der kan straffes.

Med begrebet »internationalt fastsatte behandlingsstandarder« forstås de værdier, som ballastvandet skal overholde, når det udledes. Disse standarder vil blive fastsat i overensstemmelse med kravene i ballastvandkonventionen. Der må derfor kun udtømmes ballastvand, hvis:

- Vandet indeholder mindre end 10 levedygtige organismer pr. kubikmeter - større end eller lig 50 mikrometer i mindstemål og
- Vandet indeholder mindre end 10 levedygtige organismer pr. milliliter - mindre end 50 mikrometer i mindstemål, og
- Udtømningen af indikatormikrober ikke overstiger nærmere fastsatte koncentrationer.

Det bemærkes, at ballastvandkonventionens regler ikke ændrer på forpligtelser, der følger af anden lovgivning, som f.eks. habitatvurdering og VVM. Det forhold, at et skib lever op til konventionens krav, fritager således ikke skibet fra at gennemføre nødvendige miljøundersøgelser, konsekvensvurderinger mv., som pålægges efter anden lovgivning.

Det foreslås, at der i § 19 b, stk. 2, indsættes en bemyndigelse for miljøministeren til at fastsætte regler om udtømning af ballastvand. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvor og hvornår et skib må udtømme ballastvand, og hvordan udtømningen skal foregå, herunder at den skal ske i overensstemmelse med internationalt fastsatte behandlingsstandarder og under anvendelse af typegodkendte og funktionsdygtige anlæg, eller at udtømningen kan ske i overensstemmelse med fastsatte regler om udskiftning af urensset ballastvand. Kravene i konventionen indføres gradvist. Det forventes, at den nærmere afgrænsning af, hvornår skibene bliver omfattet af kravene til behandling af ballastvand, og hvilke skibe, der undtages fra kravene, fastsættes i regler udstedt i medfør af den foreslåede § 19 b, stk. 2. Der tale om differentiering på baggrund af saglige kriterier.

Det foreslås, at der i § 19 b, stk. 3, indsættes en hjemmel for miljøministeren til at dispensere fra kravene om behandling af ballastvand. Bemyndigelsen forventes bl.a. anvendt til at fastsætte regler om procedurer og kriterier for tildeling af dispensation, herunder at ansøgning skal indsendes til Miljøministeriet, hvornår og hvordan skibe kan søge om dispensation fra behandlingskravene, samt hvilke undersøgelser mv. miljøministeren kan forlange gennemført i forbindelse med en ansøgning og omfanget heraf. Det forventes, at udmøntningen af bemyndigelsen vil følge konventionens retningslinjer (G7) og evt. internationale overenskomster om risikovurderinger til brug for dispensation fra ballastvandkonventionens krav, jf. i øvrigt om internationalt samarbejde i de almindelige bemærkninger afsnit 1.1.

For at sikre, at risikovurdering foretages på et videnskabeligt forsvarligt grundlag indeholder ballastvandkonventionens retningslinje G7 vejledning og information om risikovurderingsprincipper og -metoder, databehov, vejledning om anvendelsen af risikovurderingsmetoder, procedurer for meddelelse af dispensationer, hørings- og kommunikationsprocesser, informationer vedrørende revision af dispensationer og vejledning vedrørende teknisk bistand, samarbejde og regionalt samarbejde.

G7 definerer 3 overordnede risikovurderingsprincipper, som kan anvendes alene eller kombineret:

Miljøsammenlignende risikovurdering: Sammenligning af miljøforholdene der, hvor ballastvand ønskes optaget og udtømt (donor- og modtagerregion), fx sammenligning af temperatur og saltholdighed.

Biogeografisk risikovurdering af arter: Sammenligning af ikke-indfødte og skadelige indfødte arter, der lever i donor- og modtagerregioner. Findes de samme arter i større eller mindre omfang i både donor- og mod-

tagerregionerne, er dette en direkte indikation af, at miljøforholdene er tilstrækkeligt ensartede til, at invasive arter kan overføres mellem regionerne.

Artsspecifik risikovurdering: Oplysninger om en potentielt invasiv arts livshistorie og fysiologiske tolerancer bruges til at vurdere dens mulighed for at overleve og gennemføre alle stadier af sin livscyklus i modtagerområdet. Dette gøres ved at sammenligne oplysningerne om hver enkelt potentiel invasiv art med miljøforholdene i modtagerhavnen for at bestemme risikoen for, om arten kan overleve og etablere sig.

Det foreslås videre i bestemmelsen, at sådanne undersøgelser af havmiljøet (risikovurderinger) gennemføres og indsendes for skibets egen regning.

Når dispensationshjemmelen udmøntes, kommer det til at fremgå, at enhver dispensation for at være gyldig skal meddeles FN's søfartsorganisation (IMO). Der vil kun ske dispensation for skibe, der sejler mellem bestemte havne eller områder. En dispensation kan maksimalt gives for 5 år, hvorefter der skal søges på ny.

Det foreslås, at der skal være mulighed for at klage over en afgørelse om dispensation fra krav om behandling af ballastvand. Natur- og Miljøklagenævnet er klagemyndighed på området. Klagebestemmelserne i havmiljølovens kapitel 15 foreslås i den forbindelse ændret således, at de også kommer til at rumme klager over afgørelser om dispensationer fra krav om behandling af ballastvand, jf. lovforslagets § 1, nr. 19, 20 og 24.

§ 19 b, stk. 4, giver ministeren mulighed for at fastsætte regler om godkendelse af forsøgsprogrammer og om skibes deltagelse i forsøgsprogrammer, hvor der indgår anlæg til behandling af ballastvand. Det er en forudsætning, at et anlæg til behandling af ballastvand, der er en del af et forsøgsprogram, er mindst lige så effektiv, som et typegodkendt anlæg. Bestemmelsen sigter på skibes mulighed for at afprøve nye teknologier til behandling af ballastvand, der endnu ikke er på markedet, eller kombinationer af eksisterende teknologier. Der er således tale om forsøgsordninger, der kan bidrage til, at der udvikles nye teknologier til behandling af ballastvand.

Bemyndigelsen forventes bl.a. anvendt til at fastsætte regler om proceduren i forbindelse med ansøgning om godkendelse af et forsøgsprogram, og kriterier for deltagelse heri, samt at sådanne skibe ikke skal opfylde de fastsatte krav om behandling i en periode.

Det foreslås i § 19 b, stk. 5, at give miljøministeren mulighed for at fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder, hvor udtømning af ubehandlet ballastvand vil kunne ske.

Til § 19 c

Det foreslås, at der i § 19 c, stk. 1, skabes hjemmel for miljøministeren til at typegodkende anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår anlæggets evne til at leve op til behandlingsstandarden i konventionens regel D-2. Det vil typisk være producenten af et anlæg til behandling af ballastvand, der ansøger om typegodkendelsen.

Det forventes, at Miljøministerens kompetence til at træffe afgørelse i sager om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand vil blive delegeret til Naturstyrelsen i medfør af lovens § 48, stk. 1, og at der med hjemmel i § 48, stk. 2, vil blive fastsat regler om, at Naturstyrelsens afgørelser ikke skal kunne påklages til miljøministeren.

Årsagen hertil er, at Naturstyrelsens afgørelser vil være baseret på resultaterne af klassifikationsselskabernes test af behandlingsanlæggene, og at en anden instans, det være sig ministeren eller Natur- og Miljøklagenævnet, på baggrund af de samme testresultater må forventes at nå frem til samme afgørelse som Naturstyrelsen.

I typegodkendelsen indgår både en vurdering af anlæggets evne til at opfylde konventionens miljøkrav, dvs. de behandlingsstandarder, som fastsættes med hjemmel i den foreslåede § 19 b, stk. 2, og en vurdering af, om anlægget er sikkerhedsmæssigt forsvarligt i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet.

Kompetencen til at typegodkende anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets forsvarlighed i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet, ligger hos økonomi- og erhvervsministeren, i praksis Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen typegodkender anlæggets sikkerhedsmæssige aspekter med hjemmel i deres egen lovgivning (den eksisterende lov om sikkerhed til søs), mens det er miljøministeren, i praksis Naturstyrelsen, der godkender anlægget for så vidt angår anlæggets miljømæssige aspekter, herunder anlæggets evne til at opfylde behandlingskrav fastsat i medfør af den foreslåede § 19 b, stk. 2.

Det foreslås i § 19 c, stk. 2, at der fastsættes en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter miljøministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om proceduren i forbindelse med den miljømæssige typegodkendelse af et anlæg til behandling af ballastvand, herunder krav til ansøgningen og kriterier for godkendelse mv.

Det fremgår af ballastvandkonventionens regel D-3, at et anlæg, der anvender aktive stoffer til behandling af ballastvand, skal godkendes af FN's søfartsorganisation (IMO) inden anlægget kan siges at overholde konventionens krav. FN's søfartsorganisations vurdering omfatter alene, hvorvidt det er miljømæssigt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at anvende det aktive stof.

Anlæggets evne til at behandle (rense) ballastvandet vurderes af de nationale myndigheder.

De nationale myndigheder kan ikke godkende et anlæg, der anvender aktive stoffer til behandling af ballastvand, uden at inddrage FN's søfartsorganisation. I lovforslagets § 19 b, stk. 2, bemyndiges ministeren derfor til at fastsætte regler om inddragelse af FN's Søfartsorganisation.

FN's Søfartsorganisation opkræver et gebyr på 50.000 USD for deres miljø- og sikkerhedsgodkendelse af et anlæg, der anvender aktive stoffer.

Det foreslås ligeledes, at ansøgeren af en typegodkendelse betaler alle omkostningerne i forbindelse med ansøgningen, herunder også eventuelle udgifter til FN's søfartsorganisation.

Det foreslås i § 19 c, stk. 3, at miljøministeren bemyndiges til at autorisere klassifikationsselskaber til at varetage hele eller dele af typegodkendelsen i henhold til § 19 b, stk. 1. Herved sikres, at opgaven kan lægges ud til klassifikationsselskaber, der har den fornødne ekspertise til at foretage vurderingen af anlæggets overensstemmelse med konventionens retningslinjer (G8).

Den gældende lovs § 48 a indeholder allerede regler om autorisering af klassifikationsselskaber, som dog sigter på andre opgaver end typegodkendelse (udstedelse af certifikater og syn på skibe, herunder undersøgelser og prøvetagning på skibe). Det er fundet mest hensigtsmæssigt at indføje en ny bestemmelse i § 19 c, stk. 3, der specifikt tager sigte på overdragelse af typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand til klassifikationsselskaber, i stedet for at udvide § 48 a's anvendelsesområde. Det bemærkes i denne sammenhæng, at begrebet klassifikationsselskaber i den foreslåede § 19 c, stk. 3, anvendes i samme betydning som i den gældende lovs § 48 a.

I § 19 c, stk. 4, foreslås indsat en hjemmel for miljøministeren til at opkræve gebyr for myndigheders og klassifikationsselskabers behandling af ansøgninger om typegodkendelse. Gebyret kommer til at svare til de omkostninger, som er forbundet med behandlingen af en ansøgning.

Bestemmelsen i § 19 c, stk. 5, indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler om klage over afgørelser truffet af klassifikationsselskaber, der i medfør af § 19 c, stk. 3, varetager hele eller dele af den i § 19 c, stk. 1, nævnte typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand. Det er hensigten at fastsætte regler om, at sådanne afgørelser kan påklages til Naturstyrelsen. Endvidere er det hensigten at fastsætte regler om, at Naturstyrelsens afgørelser i disse sager ikke skal kunne påklages yderligere, hverken til miljøministeren eller til

anden administrativ myndighed, jf. bemærkningerne til § 19 c, stk. 1.

Klage over den del af en typegodkendelse, der vedrører søfartsforhold skal ske i henhold til lov om sikkerhed til søs, som administreres af Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen).

Til nr. 8 (§ 24, stk. 1)

Det foreslås at udvide ministerens bemyndigelse til at fastsætte regler og træffe bestemmelse om oprettelse og indretning af modtageanlæg til også at omfatte anlæg til modtagelse af sedimenter fra skibes ballastvandtanke. Endvidere foreslås det at udvide bemyndigelsen således, at de virksomheder, der er omfattet af bestemmelsen, kan pålægges at etablere modtageanlæg for sedimenter fra skibes ballastvandstanke.

Bemyndigelsen forventes udmøntet som en ændring af Miljøstyrelsens bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner.

Til nr. 9 (nyt kapitel 8 a)

Havbrug, der anlægges eller påbegyndes i en afstand på mere end 1 sømil fra kysten, vil blive omfattet af de nye regler, der gennemfører VVM-direktivet på dette område. Med begrebet »anlægges« forstår også etablering, udvidelse eller ændring af et anlæg.

Det foreslås i § 24 a, stk. 1, at havbrug omfattet af havmiljøloven ikke må anlægges eller påbegyndes, før miljøministeren har meddelt, at det anmeldte projekt antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt, eller efter en afsluttet VVM-procedure har meddelt tilladelse til etableringen af havbruget. En tilladelse til at igangsætte et projekt vedrørende havbrug i henhold til regler fastsat i medfør af den foreslåede § 24 a, vil altid – ud over VVM-screeningen eller -tilladelsen, forudsætte, at anden relevant lovgivning, herunder reglerne i miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 om miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomhed, er opfyldt.

I overensstemmelse med havmiljølovens systematik foreslås de konkrete krav til VVM-screening, VVM-rapport og VVM-procedure fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i § 24 a, stk. 2- 5. Bemyndigelsesbestemmelserne skal give miljøministeren mulighed for at gennemføre VVM-direktivet (Rådets direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet 85/337/EØF med senere ændringer) for havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten. Havbrug nærmere end 1 sømil fra kysten er omfattet af planlovens VVM-bestemmelser.

Det foreslås i § 24 a, stk. 2, at havbrugsprojekter skal anmeldes skriftligt til miljøministeren, og forslaget bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om anmeldelsens indhold. Denne vil typisk skulle indeholde oplysninger om, hvem der er projektansvarlig, en beskrivelse af projektet, dets placering og udformning. Den ansvarlige for et havbrugsprojekt er den, der ønsker tilladelse til etablering, udvidelse eller ændring af et havbrug.

Det foreslås i § 24 a, stk. 3, at give miljøministeren mulighed for at gennemføre VVM-direktivets screeningskriterier, herunder direktivets bilag III, som indeholder de kriterier medlemslandene skal anvende som grundlag for, at den ansvarlige VVM-myndighed kan afgøre, om et ansøgt havbrug må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt og dermed vil være omfattet af direktivets krav om miljøvurdering (VVM). Den påvirkning af miljøet, der skal tages stilling til i forbindelse med screeningen, omfatter såvel negative som positive påvirkninger.

I § 24 a, stk. 4, foreslås det, at miljøministeren får mulighed for at fastsætte krav til VVM-proceduren, herunder miljørapporten, høringsnotatet og offentliggørelse i overensstemmelse med VVM-direktivet. VVM-proceduren indebærer, at offentligheden på forskellige tidspunkter i processen skal informeres om en række forhold omkring projektet, selve miljørapportens udformning og tilgængelighed samt myndighedsbehandlingen, således at offentlighedens inddragelse i beslutningsprocessen sikres.

Bestemmelsen skal også give miljøministeren mulighed for at fastlægge indholdskravet til miljørapporten i overensstemmelse med direktivets bilag IV.

Bemyndigelsen giver mulighed for at stille krav til udarbejdelsen af et høringsnotat, som skal indeholde VVM-myndighedens gennemgang og kommentarer til de indsigelser og kommentarer, der er indgået under offentlighedsperioden, således at de kan indgå i grundlaget for myndighedens beslutning om at tillade eller afslå det pågældende projekt.

Det foreslås, at det skal være muligt at kræve, at høringsnotat og afgørelse om at tillade eller afslå det anmeldte projekt offentliggøres på samme tid.

Det foreslås, at miljøministeren i § 24 a, stk. 5, får hjemmel til at lade ansøger forestå udarbejdelsen af miljørapporten samt bære omkostningerne herved. Indholdskravene til miljørapporten fastlægges i henhold til stk. 4 og i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 3 og bilag IV.

Stk. 5 er en parallel til havmiljølovens § 26, stk. 4, og § 30, stk. 3, der omhandler henholdsvis undersøgelser i

forbindelse med tilladelse til dumpning af optaget havbunds materiale og undersøgelser i forbindelse med tilladelse til udledning og anden bortskaffelse i havet af stoffer og materialer, der stammer fra offshore. Der er en tilsvarende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 72. Bestemmelsen præciserer omfanget af ansøgerens oplysningspligt.

Med lovforslaget er det ikke hensigten at ændre på det materielle indhold af reglerne om miljøgodkendelse af havbrug. Således er det hensigten, at havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten skal underlægges samme beskyttelsesniveau som havbrug, der ligger tættere på kysten. Havbrug omfattet af havmiljøloven er derfor fortsat omfattet af miljøbeskyttelseslovens regler for så vidt angår miljøgodkendelse. Det forventes, at miljøministerens kompetence til at træffe afgørelse i disse sager, vil blive delegeret til en styrelse under Miljøministeriet i medfør af havmiljølovens § 48.

Til nr. 10 (§ 42 a)

For at gøre indgrebsbestemmelsen i havmiljølovens § 43 mere gennemsigtig, foreslås miljøministerens beføjelser udskilt til den foreslåede § 42 a. Udskillelsen medfører ingen indholdsmæssige ændringer i bestemmelsen. Der er alene tale om en adskillelse af henholdsvis miljøministerens og forsvarsministerens eksisterende beføjelser i den gældende § 43.

Til stk. 1

Bestemmelsen giver miljøministeren mulighed for at udstede forbud mod at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter og påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer over for skibe, såfremt der er sket eller er fare for forurening af luften, der er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af luften.

Der vil kunne udstedes forbud mod at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter og påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare, herunder en fare påvist på baggrund af foreskrevne dokumenter, logbøger mv., for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.

Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler vedrørende beføjelsen til at træffe afgørelse om tilbageholdelse henholdsvis frigivelse mv.

Miljøministerens beføjelser kan i medfør af § 48 delegeres fra miljøministeren til Naturstyrelsen eller andre statslige myndigheder.

Forbuddet eller påbuddet vil kunne påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold som følge af de foreslåede ændringer til § 51 a, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 21 (§ 51 a, stk. 1.).

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lov nr. 1401 af 27. december 2008 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor mv.).

Til stk. 2.

Miljøministeren har tilsvarende beføjelser over for platforme – både for så vidt angår udtømming eller udledning til havet og udledning til luften. Der tilsigtes ingen ændringer i miljøministerens beføjelser i forhold til den gældende lovs § 43, stk. 3, der henviser til § 43, stk. 1 og 2.

Til stk. 3.

Den gældende lovs § 43, stk. 4, der videreføres uændret i lovforslagets § 42 a, stk. 3, giver miljøministeren hjemmel til herudover at træffe yderligere foranstaltninger til at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet. Denne bestemmelse forudsættes fortsat alene at kunne anvendes i helt ekstraordinære situationer, jf. ordlyden »betydelig luftforurening« og »alvorlige skader for havmiljøet«.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de gældende bestemmelser, jf. Folketingstidende 1992-93, Tillæg A, spalte 7277 og Folketingstidende 2008-09, Tillæg A.

Til stk. 4

Beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt til føreren af skibet eller til ejeren eller brugeren af skibet. Bestemmelsen åbner mulighed for, at et forbud eller påbud kan meddeles telegrafisk. I tilfælde af beslutning om tilbageholdelse skal meddelelsen tillige indeholde oplysning om, på hvilke vilkår skibet kan frigives. Anvendelsen af indgrebsmulighederne skal tage hensyn til skibets nationalitet og i hvilket farvand, skibet befinder sig.

Bestemmelsen viderefører uændret den gældende lovs § 43, stk. 5.

Til stk. 5.

Bestemmelsen viderefører uændret miljøministerens kompetence efter den gældende lovs § 43, stk. 6. Miljøministeren kan herefter offentliggøre oplysninger om de

udenlandske og danske skibe, der tilbageholdes på grund af, at skibet ikke er i sikkerhedsmæssig eller miljømæssig forsvarlig stand. Der henvises i øvrigt til forarbejderne til § 42 b i lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. Folketingstidende 1994-95, tillæg A, spalte 1584.

Til nr. 11 (§ 42 b)

Til stk. 1

Bestemmelsen giver miljøministeren mulighed for at forbyde skibe at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter og påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, i tilfælde af udtømning eller fare for udtømning af ballastvand til havet, der er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe ulovlig udtømning af ballastvand. Begrebet »skibe« omfatter også flydende platforme, jf. forarbejderne til lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 7314-7316.

Der vil kunne udstedes forbud mod at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter og påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare, herunder en fare påvist på baggrund af foreskrevne dokumenter, logbøger, prøve af ballastvandet mv., for udtømning af ballastvand, som er i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler vedrørende beføjelsen til at træffe afgørelse om tilbageholdelse henholdsvis frigivelse mv.

Miljøministerens beføjelser kan i medfør af § 48 delegeres fra miljøministeren til Naturstyrelsen eller andre statslige myndigheder.

Forbuddet eller påbuddet vil kunne påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold som følge af de foreslåede ændringer til § 51 a, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 22 (§ 51 a, stk. 1.).

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lov nr. 1401 af 27. december 2008 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor mv.).

Til stk. 2.

Miljøministerens beføjelser efter den foreslåede § 42 b, stk. 2, svarer til den gældende lovs § 43, stk. 4, og giver således miljøministeren hjemmel til at træffe yderligere foranstaltninger end de i stk. 1, nævnte for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet. Denne bestemmelse for-

udsættes fortsat alene anvendt i helt ekstraordinære situationer, jf. ordlyden »alvorlige skader for havmiljøet«.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de gældende bestemmelser, jf. bl.a. Folketingstidende 1992-93, Tillæg A, spalte 7277 og Folketingstidende 2008-09.

Til stk. 3.

Beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt til føreren af skibet eller til ejeren eller brugeren af skibet. Bestemmelsen åbner mulighed for, at et forbud eller påbud kan meddeles ved anvendelse af digital kommunikation. I tilfælde af beslutning om tilbageholdelse skal meddelelsen tillige indeholde oplysning om, på hvilke vilkår skibet kan frigives. Anvendelsen af indgrebsmulighederne skal tage hensyn til skibets nationalitet og i hvilket farvand, skibet befinder sig.

Bestemmelsen svarer til den gældende lovs § 43, stk. 5.

Til stk. 4.

Miljøministerens beføjelser efter den foreslåede § 42 b, stk. 4, svarer til den gældende lovs § 43, stk. 6. Miljøministeren kan herefter offentliggøre oplysninger om de udenlandske og danske skibe, der tilbageholdes på grund af, at skibet ikke er i sikkerhedsmæssig eller miljømæssig forsvarlig stand, jf. Folketingstidende 1994-95, tillæg A, spalte 1584.

Til nr. 12-16 (§ 43)

§ 43, stk. 2, 3 og 6 foreslås ophævet og stk. 4 og 5 foreslås ændret som en konsekvens af, at miljøministerens henholdsvis forsvarsministerens kompetencer i forbindelse med indgrebsbeføjelserne påbud og forbud udskilles i selvstændige bestemmelser. Miljøministerens påbuds- og forbudsbeføjelser foreslås henlagt til § 42 a og § 42 b, medens forsvarsministerens tilsvarende beføjelser fortsat vil fremgå af § 43, jf. lovforslagets § 1, nr. 10-16. Forsvarsministerens beføjelser videreføres således uændret. Der henvises til bemærkningerne til den gældende lovs § 43.

Til nr. 17 (§ 49, stk. 1, og stk. 3 samt stk. 4)

Det foreslås, at myndighedens afgørelse truffet i henhold til dispensationsordningen meddeles skriftligt til adressaten, tillige med klageberettigede personer, organisationer mv. samt myndigheder, der har været inddraget i sagens behandling. Ved afgørelse forstås i denne sammenhæng den endelige afgørelse, hvorefter der enten meddeles dispensation eller afslag på en ansøgning

om dispensation. Bestemmelsen svarer til havmiljølovens regler om godkendelse af hurtigfærgeruter.

Til nr. 18 (§ 51, stk. 1)

Det foreslås, at klage over miljøministerens afgørelse om VVM-pligt, det konkrete valg af indhold i miljørapporten, overholdelse af offentlighedsreglerne, samt afgørelse om at tillade eller afslå et havbrugsprojekt kan indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet.

Til nr. 19 (§ 51, stk. 1)

Det foreslås, at der skal kunne klages til Natur- og Miljøklagenævnet over afgørelser om dispensationer fra krav om behandling af ballastvand, der er truffet efter regler fastsat i medfør af § 19 b, stk. 3. Ved afgørelse forstås den endelige afgørelse, hvorefter der enten meddeles dispensation eller afslag på en indgiven ansøgning om dispensation.

Til nr. 20 (§ 51, stk. 3)

Det foreslås, at der til brug for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af klagesager om dispensationer fra krav om behandling af ballastvand afgjort efter regler fastsat i medfør af § 19 b, stk. 3, indstilles sagkyndige efter § 51, stk. 3.

Til nr. 21 (§ 51 a, stk. 1)

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at miljøministerens indgrebsbeføjelser i relation til påbud og forbud i sager om luftforurening fra skibe er udskilt til en selvstændig bestemmelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 10. Herefter kan påbud og forbud efter § 42 a påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold på linje med påbud og forbud givet af forsvarsministeren i medfør af § 43.

Til nr. 22 (§ 51 a, stk. 1, 1. pkt.)

Bestemmelsen er udtryk for, at miljøministeren også skal kunne give påbud og forbud i relation til reglerne om håndtering af ballastvand. Da ikrafttrædelsesdatoen for disse regler afventer ikrafttrædelsen af ballastvandkonventionen, har det været nødvendigt at affatte bestemmelsen på ny, for at få en mere gennemsigtig bestemmelse, når konventionen og dermed ballastvandreglerne træder i kraft.

Der er ikke tilsigtet nogen indholdsmæssig ændring af bestemmelsen. Bestemmelsen er blot udvidet til også at rumme påbud og forbud i relation til håndtering af ballastvand. Herefter kan påbud og forbud også efter § 42 b påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Til nr. 23 (§ 52, stk. 1)

Bestemmelsen fastlægger hvem, der er klageberettiget over afgørelser efter § 24 a (VVM-reglerne). Det fremgår af VVM-direktivet, at den del af offentligheden, som er berørt af eller har tilstrækkelig interesse i sagen, eller gør gældende, at en rettighed er krænkede, skal have mulighed for at få prøvet lovligheden af myndighedens afgørelse. Den berørte offentlighed omfatter også organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse. § 52 sikrer overholdelse af Århus-konventionens regler om miljøorganisationers brede adgang til prøvelse. For at sikre overholdelse af VVM-direktivets regler om klageadgang, foreslås det, at de eksisterende regler om klageberettigelse i relation til hurtigfærger og sager om tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning), også kommer til at gælde for VVM-vurderinger og VVM-tilladelse ifm. etablering af havbrug længere end 1 sømil fra kysten.

Til nr. 24 (§ 52, stk. 1)

Bestemmelsen fastlægger hvem, der er klageberettiget over afgørelser om dispensationer fra krav om behandling af ballastvand. § 52 sikrer overholdelse af Århus-konventionens regler om miljøorganisationers brede adgang til prøvelse. Det foreslås, at de eksisterende regler om klageberettigelse i relation til hurtigfærger og sager om tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) i § 52, også kommer til at gælde sager om dispensationer fra krav om behandling af ballastvand i medfør af § 19 b. Hermed sikres en bred adgang til at klage.

Til nr. 25 (§ 52, stk. 5)

Der er tale om en konsekvensrettelse, idet miljøministerens indgrebsbeføjelser i form af påbud og forbud i relation til luftforurening er blevet udskilt og har fået sin egen bestemmelse i § 42 a. Der er ikke tilsigtet en indholdsmæssig ændring af bestemmelsen. Herefter kan påbud og forbud efter § 42 a påklages af afgørelsens adressat.

Til nr. 26 (§ 52, stk. 5)

Bestemmelsen er udtryk for, at også påbud og forbud efter § 42 b om håndtering af ballastvand skal kunne påklages af afgørelsens adressat. Da ikrafttrædelsesdatoen for disse regler afventer ikrafttrædelsen af ballastvandkonventionen, har det været nødvendigt at affatte bestemmelsen på ny, for at få en mere gennemsigtig bestemmelse, når konventionen og dermed ballastvandreglerne træder i kraft.

Der er ikke tilsigtet nogen indholdsmæssig ændring af bestemmelsen. Bestemmelsen er blot udvidet til også at rumme påbud og forbud i relation til hvem, der kan påklage en afgørelse om påbud og forbud efter § 42 b.

Til nr. 27 (§ 53, stk. 2)

Bestemmelsen foreslås udvidet, hvorefter klager over afgørelser om havbrug meddelt i medfør af § 24 a, stk. 1 og regler udstedt i medfør af 24 a, stk. 2-5, ikke har opsættende virkning. Bestemmelsen foreslås indsat for at sikre, at reglerne om klagers opsættende virkning for havbrug placeret mere end 1 sømil fra kysten er de samme, som de regler, der gælder for havbrug placeret inden for 1 sømil fra kysten.

Til nr. 28 (§ 53, stk. 2)

Bestemmelsen foreslås udvidet til også at omfatte regler om klage over dispensation fra krav om behandling af ballastvand efter § 19 b, stk. 3. Herefter har klage over en dispensation fra krav om behandling af ballastvand opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.

Bestemmelsen foreslås nyaffattet for at gøre den mere overskuelig.

Der er ikke tilsigtet nogen indholdsmæssig ændring af bestemmelsen udover udvidelsen til også at omfatte ballastvand.

Til nr. 29 (§ 56)

Det foreslås, at der indsættes en henvisning til § 19 a, stk. 3-4, der definerer godkendte anlæg til behandling af ballastvand og § 19 c, der omhandler typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand. Hermed præciseres det, at anlæg til behandling af ballastvand godkendes af de myndigheder, som er nævnt i de foreslåede regler om håndtering af ballastvand, og ikke automatisk af økonomi- og erhvervsministeren, som bestemt i § 56.

Til nr. 30 (§ 57 a)

Med udvidelsen sikres det, at der gennemføres en vurdering af virkningerne på internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttede arter, inden der meddeles tilladelse i medfør af loven eller regler udstedt i medfør heraf, for dermed at sikre opfyldelsen af habitatdirektivets artikel 6 og 12.

Udvidelsen af bestemmelsen betyder, at ministeren forpligtes til at fastsætte regler om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår, der kan gives tilladelser, der meddeles

efter § 24 a, stk. 1, nr. 1, samt meddelelser om, at der ikke er VVM-pligt (screening) efter § 24 a, stk. 1, nr. 2.

Bemyndigelsen forventes udnyttet i forhold til alle planer og projekter omfattet af loven i habitatbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1443 af 11. december 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Til nr. 31 (§ 57 a)

Med udvidelsen sikres det, at der gennemføres en vurdering af virkningerne på internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttede arter, inden der meddeles tilladelse i medfør af loven eller regler udstedt i medfør heraf, for dermed at sikre opfyldelsen af habitatdirektivets artikel 6 og 12.

Udvidelsen af bestemmelsen betyder, at ministeren forpligtes til at fastsætte regler om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår, der kan gives meddelelser om dispensation efter regler udstedt i medfør af § 19 b, stk. 3.

Bemyndigelsen forventes udnyttet i forhold til alle planer og projekter omfattet af loven i habitatbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1443 af 11. december 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Til nr. 32-35 (§ 59)

De foreslåede bestemmelser i lovforslaget om håndtering af ballastvand og om etablering af havbrug længere end 1 sømil fra kysten foreslås strafbelagt i overensstemmelse med gældende ret på området. Det fremgår herefter, at den primære sanktion er bødestraf og at fængsel kan komme på tale under nærmere angivne skærpene omstændigheder.

Udvidelsen af straffebestemmelsen for så vidt angår reglerne om ballastvand er nødvendig for at kunne opfylde ballastvandkonventionens artikel 8. Det følger af denne artikel, at parterne skal fastlægge et sanktionssystem for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der gennemfører ballastvandkonventionen. Sanktionerne skal være tilstrækkelig alvorlige til at afskrække overtrædelse af ballastvandkonventionens krav, hvor end disse overtrædelser måtte forekomme.

Det skal bemærkes, at der vil kunne ske strafforfølgning, hvis et skibs anlæg til behandling af ballastvand er defekt, selvom det ikke kan bevises, at skibet har udledt ballastvand fra det defekte anlæg. Det bemærkes, at de almindelige strafferetlige principper i straffelovens § 19,

vil finde anvendelse ved vurderingen af, om der kan straffes.

Havbrugsreglerne strafbelægges også, således at der kommer til at gælde samme strafferegler for havbrug længere end 1 sømil fra kysten, som gælder for havbrug inden for 1 sømil fra kysten.

Til nr. 36-37 (§ 61, stk. 1)

Efter denne bestemmelse kan der i de regler, der udstedes i medfør af § 19 b, stk. 2-5, og i medfør af § 24 a, stk. 2-5, fastsættes straf for overtrædelse af reglerne efter samme principper som for overtrædelse af selve loven. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 32-35 (§ 59).

Til nr. 38 (§ 63, stk. 1)

Med ændringen foreslås det, at de gældende bestemmelser om ransagning udvides til også at omfatte sager om udtømmning af ballastvand fra skibe. Det foreslås, at kompetencen til at foretage ransagning i disse sager også tillægges miljøministeren. Herefter får miljøministeren hjemmel til at foretage ransagning af skibe med henblik på at udtage prøver af ballastvandet som led i en egentlig strafferetlig forfølgning. Iværksættelse af sådanne undersøgelser mv. kan kun ske i overensstemmelse med reglerne i retsplejeloven. Undersøgelse mv. må herefter kun foretages, såfremt der er rimelig grund til at antage, at der er sket en ulovlig udtømmning af ballastvand. Iværksættelse af undersøgelse efter bestemmelsen forudsætter en retskendelse, medmindre øjemedet ellers ville forspildes. Ved undersøgelse af skibe til søs vil denne betingelse i praksis formentlig næsten altid være opfyldt. Er undersøgelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten inden 24 timer, hvis den person, indgrebet retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 796, stk. 3. Er undersøgelsen ikke foretaget af politiet, må 24 timers-fristen regnes, fra sagen er overgivet til politiet, jf. princippet i retsplejelovens § 807 a om privates foreløbige beslaglæggelse. Ransagning af skibe i havn vil kun undtagelsesvist kunne foretages af miljøministeren – nemlig i den situation, hvor det forventes, at skibet vil forlade havnen, inden politiet kan komme tilstede.

Ransagning af udenlandske skibe er undergivet internationale begrænsninger, jf. havmiljølovens § 63 stk. 2-7. Der henvises til de gældende bemærkninger, som blev indsat ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet (Præcisering af reglerne om retsforfølgning af uden-

landske skibe, skærpeelse af straffe for miljøkriminalitet mv.)

Til nr. 38 (§ 63 c, stk. 1)

Med ændringen foreslås det, at de gældende bestemmelser om miljøministerens mulighed for tilbageholdelse af skibe udvides til også at omfatte sager om ulovlig udtømmning af ballastvand, herunder også hvis skibet ikke har et funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand ombord, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation. Eftersom skibe bevæger sig globalt, og ikke nødvendigvis anløber en dansk havn igen, kan det være nødvendigt at tilbageholde skibet, indtil myndigheden har sikret sit krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation.

Til § 2

Til nr. 1 (§ 40, stk. 1)

Den foreslåede bestemmelse giver som noget nyt mulighed for at henlægge miljøgodkendelseskompetencen til miljøministeren efter kapitel 5 for flere virksomhedstyper, end det i dag er forudsat i forarbejderne til den gældende miljøbeskyttelseslovs § 40.

Aktuelt er det hensigten at flytte myndighedskompetencen fra kommuner til staten for de havbrug, som ønskes placeret længere end 1 sømil fra kysten. Baggrunden herfor er at sikre, at myndighedskompetencen vedrørende VVM-regler og miljøgodkendelse henlægges til staten.

Det antages, at 1-2 havbrugsansøgninger om året vil blive omfattet af ændringen. Øvrige havbrug, der er eller ønskes placeret inden for 1 sømils-grænsen, forbliver en kommunal opgave.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. juli 2011. Dog foreslås det i stk. 2, at ministeren bestemmer ikrafttrædelsestidspunktet for de af forslagens bestemmelser, der vedrører implementeringen af ballastvandkonventionen. Formålet hermed er at sikre, at danske skibe ikke bliver bundet af reglerne om behandling af ballastvand, før konventionen træder i kraft. Danske skibe kan således frem til denne dato udtømme ballastvand i overensstemmelse med havmiljølovens gældende regler. Tilsvarende forventes det, at de bekendtgørelser, som vil blive udstedt med hjemmel i de foreslåede bemyndigelser, først skal træde i kraft, når konventionen træder i kraft. Ifølge konventionens artikel 18, træder konventionen i kraft tolv måneder efter, at mindst 30 stater

udgørende mindst 35 % af verdenstonnagen har ratificeret konventionen.

Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at lovforslaget skal kunne indebære ekspropriation over for de berørte parter. Ministeren vil derfor i forbindelse med udstedelse af de bekendtgørelser, der vedrører implementering af ballastvandkonventionen, og som vil blive udstedt med hjemmel i de foreslåede bemyndigelser, sikre en passende flerårig overgangsordning i forhold til implementering af konventionens krav om behandling af ballastvand, og der vil i nødvendigt omfang blive taget forbehold for en sådan overgangsordning i forbindelse med ratifikation af konventionen.

Det foreslås i stk. 3, at de bestemmelser, som vedrører omrokeringen af og forbuds- og påbudsbestemmelserne skal træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Til § 4

Bestemmelsen vedrører den territoriale gyldighed af lovforslaget. Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, idet lovens § 1 dog ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Da Færøerne d. 1. maj 2003 har overtaget sagsområdet »havmiljø« som færøsk særanliggende, vil det ikke være relevant at sætte lovens § 1 helt eller delvist i kraft for Færøerne.

§ 2 kan ikke sættes i kraft for Færøerne og Grønland, da hovedloven ikke gælder for hverken Færøerne eller Grønland.

Bilag 1

INTERNATIONAL CONFERENCE ON
BALLAST WATER MANAGEMENT
FOR SHIPS
Agenda item 8

BWM/CONF/36
16 February 2004
Original: ENGLISH

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS AND
RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

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

Text adopted by the Conference

1 As a result of its deliberations, as recorded in the Record of Decisions of the Plenary (BWM/CONF/RD/2/Rev. 1) and the Final Act of the Conference (BWM/CONF/37), the Conference adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.

2 The above-mentioned Convention, as adopted by the Conference, is annexed hereto.

ANNEX

**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,

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,

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:

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 successor 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.

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 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.

Article 3 *Application*

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

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

2 This Convention shall not apply to:

- a) ships not designed or constructed to carry Ballast Water;
- b) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of that Party, unless the Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States;
- c) ships of a Party which only operate in waters under the jurisdiction of another Party, subject to the authorization of the latter Party for such exclusion. No Party shall grant such authorization if doing so would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent or other States. Any Party not granting such authorization shall notify the Administration of the ship concerned that this Convention applies to such ship;
- d) ships which only operate in waters under the jurisdiction of one Party and on the high seas, except for ships not granted an authorization pursuant to sub-paragraph (c), unless such Party determines that the discharge of Ballast Water from such ships would impair or damage their environment, human health, property or resources, or those of adjacent of 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 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.

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.

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

- a) verifying that there is onboard a valid Certificate, which, if valid shall be accepted; and
- b) inspection of the Ballast Water record book, and/or
- c) a sampling of the ship's Ballast Water, carried out in accordance with the guidelines to be developed by the Organization. However, the time required to analyse the samples shall not be used as a basis for unduly delaying the operation, movement or departure of the ship.

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

- a) the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate; or
- b) the master or the crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to Ballast Water Management, or have not implemented such procedures;

a detailed inspection may be carried out.

3 In the circumstances given in paragraph 2 of this Article, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not discharge Ballast Water until it can do so without 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 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 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 endeavour, taking into account characteristic regional features, to enhance regional co-operation, including through the conclusion of regional agreements consistent with this Convention. Parties shall seek to co-operate with the Parties to regional agreements to develop harmonized procedures.

Article 14 *Communication of information*

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

- a) any requirements and procedures relating to Ballast Water Management, including its laws, regulations, and guidelines for implementation of this Convention;
- b) the availability and location of any reception facilities for the environmentally safe disposal of Ballast Water and Sediments; and
- c) any requirements for information from a 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 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 world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 17.

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

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

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

Article 19 *Amendments*

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

2 Amendments after consideration within the Organization:

- a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.
- b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.
- c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
- d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
- e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
 - i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.
 - ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.
- f) An amendment shall enter into force under the following conditions:
 - i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).

- ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:
 - 1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection; or
 - 2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.
- g)
 - i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.
 - ii) If a Party that has made a notification referred to in subparagraph (f)(ii)(2) notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

- a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
- b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
- c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2(e) and (f) respectively.

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

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

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

- a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
- b) any notification made under this Article.

Article 20 *Denunciation*

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

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

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.

ANNEX

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

SECTION A - GENERAL PROVISIONS

Regulation A-1 *Definitions*

For the purposes of this Annex:

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

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

3 “Company” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code¹⁾.

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

- .1 the keel is laid; or
- .2 construction identifiable with the specific ship begins;
- .3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less; or
- .4 the ship undergoes a major conversion.

5 “Major conversion” means a conversion of a ship:

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

- .2 which changes the ship type, or
- .3 which, in the opinion of the Administration, is projected to prolong its life by ten years or more, or
- .4 which results in modifications to its ballast water system other than component replacement-in-kind. Conversion of a ship to meet the provisions of regulation D-1 shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

6 “From the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the Convention, “from the nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00′ S, longitude 142°08′ E
to a point in latitude 10°35′ S, longitude 141°55′ E
thence to a point latitude 10°00′ S, longitude 142°00′ E
thence to a point latitude 9°10′ S, longitude 143°52′ E
thence to a point latitude 9°00′ S, longitude 144°30′ E
thence to a point latitude 10°41′ S, longitude 145°00′ E
thence to a point latitude 13°00′ S, longitude 145°00′ E
thence to a point latitude 15°00′ S, longitude 146°00′ E
thence to a point latitude 17°30′ S, longitude 147°00′ E
thence to a point latitude 21°00′ S, longitude 152°55′ E
thence to a point latitude 24°30′ S, longitude 154°00′ E
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42′ S, longitude 153°15′ E.

7 “Active Substance” means a substance or organism, including a virus or a fungus, that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.

Regulation A-2 *General Applicability*

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

Regulation A-3 *Exceptions*

The requirements of regulation B-3, or any measures adopted by a Party pursuant to Article 2.3 and Section C, shall not apply to:

- 1 the uptake or discharge of Ballast Water and Sediments necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea; or
- 2 the accidental discharge or ingress of Ballast Water and Sediments resulting from damage to a ship or its equipment:
 - .1 provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage or discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - .2 unless the owner, Company or officer in charge wilfully or recklessly caused damage; or
- 3 the uptake and discharge of Ballast Water and Sediments when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship; or

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

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

Regulation A-4 Exemptions

1 A Party or Parties, in waters under their jurisdiction, may grant exemptions to any requirements to apply regulations B-3 or C-1, in addition to those exemptions contained elsewhere in this Convention, but only when they are:

- .1 granted to a ship or ships on a voyage or voyages between specified ports or locations; or to a ship which operates exclusively between specified ports or locations;
- .2 effective for a period of no more than five years subject to intermediate review;
- .3 granted to ships that do not mix Ballast Water or Sediments other than between the ports or locations specified in paragraph 1.1; and
- .4 granted based on the Guidelines on risk assessment developed by the Organization.

2 Exemptions granted pursuant to paragraph 1 shall not be effective until after communication to the Organization and circulation of relevant information to the Parties.

3 Any exemptions granted under this regulation shall not impair or damage the environment, human health, property or resources of adjacent or other States. Any State that the Party determines may be adversely affected shall be consulted, with a view to resolving any identified concerns.

4 Any exemptions granted under this regulation shall be recorded in the Ballast Water record book.

Regulation A-5 Equivalent compliance

Equivalent compliance with this Annex for pleasure craft used solely for recreation or competition or craft used primarily for search and rescue, less than 50 metres in length overall, and with a maximum Ballast Water capacity of 8 cubic metres, shall be determined by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.

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 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.

Regulation B-3 *Ballast Water Management for Ships*

1 A ship constructed before 2009:

- .1 with a Ballast Water Capacity of between 1500 and 5000 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 1500 or greater than 5000 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 5000 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 5000 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 environment, 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.

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 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.

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, through any appropriate means, information communicated to it under regulations C-1 and C-2.

SECTION D - STANDARDS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT

Regulation D-1 *Ballast Water Exchange Standard*

1 Ships performing Ballast Water exchange in accordance with this regulation shall do so with an efficiency of at least 95 percent volumetric exchange of Ballast Water.

2 For ships exchanging Ballast Water by the pumping-through method, pumping through three times the volume of each Ballast Water tank shall be considered to meet the standard described in paragraph 1. Pumping through less than three times the volume may be accepted provided the ship can demonstrate that at least 95 percent volumetric exchange is met.

Regulation D-2 *Ballast Water Performance Standard*

1 Ships conducting Ballast Water Management in accordance with this regulation shall discharge less than 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 micrometres in minimum dimension and less than 10 viable organisms per milliliter less than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and discharge of the indicator microbes shall not exceed the specified concentrations described in paragraph 2.

2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:

- .1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) with less than 1 colony forming unit (cfu) per 100 milliliters or less than 1 cfu per 1 gram (wet weight) zooplankton samples ;
- .2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 milliliters;
- .3 Intestinal Enterococci less than 100 cfu per 100 milliliters.

Regulation D-3 *Approval requirements for Ballast Water Management systems*

1 Except as specified in paragraph 2, Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization.

2 Ballast Water Management systems which make use of Active Substances or preparations containing one or more Active Substances to comply with this Convention shall be approved by the Organization, based on a procedure developed by the Organization. This procedure shall describe the approval and withdrawal of approval of Active Substances and their proposed manner of application. At withdrawal of approval, the use of the relevant Active Substance or Substances shall be prohibited within 1 year after the date of such withdrawal.

3 Ballast Water Management systems used to comply with this Convention must be safe in terms of the ship, its equipment and the crew.

Regulation D-4 *Prototype Ballast Water Treatment Technologies*

1 For any ship that, prior to the date that the standard in regulation D-2 would otherwise become effective for it, participates in a programme approved by the Administration to test and evaluate promising Ballast Water treatment technologies, the standard in regulation D-2 shall not apply to that ship until five years from the date on which the ship would otherwise be required to comply with such standard.

2 For any ship that, after the date on which the standard in regulation D-2 has become effective for it, participates in a programme approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization, to test and evaluate promising Ballast Water technologies with the potential to result in treatment technologies achieving a standard higher than that in regulation D-2, the standard in regulation D-2 shall cease to apply to that ship for five years from the date of installation of such technology.

3 In establishing and carrying out any programme to test and evaluate promising Ballast Water technologies, Parties shall:

- .1 take into account Guidelines developed by the Organization, and
- .2 allow participation only by the minimum number of ships necessary to effectively test such technologies.

4 Throughout the test and evaluation period, the treatment system must be operated consistently and as designed.

Regulation D-5 *Review of Standards by the Organization*

1 At a meeting of the Committee held no later than three years before the earliest effective date of the standard set forth in regulation D-2, the Committee shall undertake a review which includes a determination of whether appropriate technologies are available to achieve the standard, an assessment of the criteria in paragraph 2, and an assessment of the socio-economic effect(s) specifically in relation to the developmental needs of developing countries, particularly small island developing States. The Committee shall also undertake periodic reviews, as appropriate, to examine the applicable requirements for ships described in

regulation B-3.1 as well as any other aspect of Ballast Water Management addressed in this Annex, including any Guidelines developed by the Organization.

2 Such reviews of appropriate technologies shall also take into account:

- .1 safety considerations relating to the ship and the crew;
- .2 environmental acceptability, i.e., not causing more or greater environmental impacts than they solve;
- .3 practicability, i.e., compatibility with ship design and operations;
- .4 cost effectiveness, i.e., economics; and
- .5 biological effectiveness in terms of removing, or otherwise rendering not viable, Harmful Aquatic Organisms and Pathogens in Ballast Water.

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 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation E-2 or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention.
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation E-5.2, E-5.5, E-5.6, or E-5.7 is applicable. This survey shall verify that the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the applicable requirements of this Convention.
- .3 An intermediate survey within three months before or after the second Anniversary date or within three months before or after the third Anniversary date of the Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4. The intermediate surveys shall ensure that the equipment, associated systems and processes for Ballast Water Management fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.
- .4 An annual survey within three months before or after each Anniversary date, including a general inspection of the structure, any equipment, systems, fittings, arrangements and material or processes associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 9 and remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to achieve full compliance with this Convention. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been effectively made, so that the ship complies with the requirements of this Convention. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation E-2 or E-3.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph 1 in order to ensure that the applicable provisions of this Convention are complied with.

3 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 3 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations²⁾ to:

- .1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and
- .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

5 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties for the information of their officers.

6 When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's Ballast Water Management does not conform to the particulars of the Certificate required under regulation E-2 or E-3 or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall be notified immediately, and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate. If the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in Article 9.

7 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the ability of the ship to conduct Ballast Water Management in accordance with this Convention, the owner, operator or other person in charge of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 is necessary. If the ship is in a port of another Party, the owner, operator or other person in charge shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

8 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

9 The condition of the ship and its equipment, systems and processes shall be maintained to conform with the provisions of this Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting a threat of harm to the environment, human health, property or resources.

10 After any survey of the ship under paragraph 1 has been completed, no change shall be made in the structure, any equipment, fittings, arrangements or material associated with the Ballast Water Management plan required by regulation B-1 and covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation E-2 *Issuance or Endorsement of a Certificate*

1 The Administration shall ensure that a ship to which regulation E-1 applies is issued a Certificate after successful completion of a survey conducted in accordance with regulation E-1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.

2 Certificates shall be issued or endorsed 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:

- .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, 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 accordance with this Annex;

- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation E-1. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
- .3 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation E-1.1; or
- .4 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation E-1.1.

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.

(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)

**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 Guidelines³⁾ 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 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.

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 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 onboard 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

- 1) Refer to the ISM Code adopted by the Organization by resolution A. 741(18), as amended.
- 2) Refer to the guidelines adopted by the Organization by resolution A. 739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A. 789(19), as may be amended by the Organization.
- 3) 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).

Bilag 2

INTERNATIONAL KONFERENCE OM
BEHANDLING AF SKIBES BALLASTVAND
8. punkt på dagsordenen

BWM/CONF/36
16. februar 2004
Originaltekst: ENGELSK

**VEDTAGELSE AF SLUTDOKUMENTET OG ALLE DOKUMENTER, HENSTILLINGER OG
RESOLUTIONER OPNÅET SOM FØLGE AF KONFERENCENS ARBEJDE**

**DEN INTERNATIONALE KONVENTION OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES
BALLASTVAND OG SEDIMENTER, 2004**

Følgende tekst blev vedtaget af Konferencen

1. Som følge af forhandlingerne på konferencen, som registeret i plenarforsamlingens beslutningsdokument (BWM/CONF/RD/2Rev. 1) og konferencens slutdokument (BWM/CONF/37), blev Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter, 2004, vedtaget.

2. Konventionen som blev vedtaget af Konferencen, er vedlagt som bilag til dette dokument.

Bilag

**INTERNATIONALE KONVENTION OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES
BALLASTVAND OG SEDIMENTER, 2004**

Parterne i denne Konvention,

der erindrer om artikel 196, stk. 1, i De Forenede Nationers Havretskonvention (UNCLOS) fra 1982, i henhold til hvilken »landene skal tage de nødvendige foranstaltninger for at forhindre, formindske og kontrollere forurening fra havmiljøet som følge af brugen af teknologi, der er underlagt disses jurisdiktion eller kontrol, eller tilsigtet såvel som utilsigtet indførelse af arter - fremmede eller nye - til en særlig del af havmiljøet som kan forårsage væsentlige og skadelige forandringer som følge deraf«,

der noterer sig målsætningerne fra Konventionen om den biologiske mangfoldighed fra 1992, og at overførsel og indførelse af skadelige vandorganismer og patogener via skibes ballastvand er en trussel mod beskyttelse og bæredygtig udnyttelse af biodiversitet, såvel som beslutning IV/5 fra partskonferencen i 1998 (COP 4) til Konventionen om den biologiske mangfoldighed vedrørende beskyttelse og bæredygtig udnyttelse af hav- og kystøkosystemer, samt beslutning VI/23 fra partskonferencen i 2002 (COP 6) til Konventionen om den biologiske mangfoldighed vedrørende fremmede arter, der truer økosystemer, levesteder eller arter, herunder vejledende principper om invasive arter,

der ligeledes noterer sig, at De Forenede Nationers Konference om miljø og udvikling (UNCED) fra 1992, anmodede Den Internationale Søfartsorganisation (Organisationen) om at betænke vedtagelsen af hensigtsmæssige regler om udtømning af ballast,

er opmærksom på forsigtighedsprincippet i Princip 15 i Rio-erklæringen om miljø og udvikling, og som der henvises til i MEPC. 67(37), som blev vedtaget af Organisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet,

der ligeledes er opmærksom på, at Verdenstopmødet om bæredygtig udvikling i 2002, i stk. 34(b) af Gennemførelsesplanen, opfordrer til handling på alle niveauer til fremskyndelse af tiltag over for invasive arter i ballastvand,

er opmærksom på, at skibes ukontrollerede udtømning af skibes ballastvand og sedimenter har medført overførsel af skadelige vandorganismer og patogener, som forårsager skade på miljø, sundhed, ejendom og resurser,

anerkender vigtigheden af dette emne for Organisationen via Forsamlingsresolutioner A. 774(18) fra 1993 og A. 868(20) fra 1997, vedtaget med det formål at tage sig af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener,

der også anerkender, at adskillige lande har truffet individuelle forholdsregler med henblik på at forhindre, formindske og i yderste konsekvens nedbringe risiciene for indførelsen af skadelige vandorganismer og patogener via skibe, der sejler ind i deres havne, og ligeledes at emnet, som er af betydning for hele verden, stiller krav om forholdsregler baseret på globalt gældende regler sammenstillet med retningslinjer for den effektive implementering og ensartede fortolkning af disse,

der ønsker at fortsætte udviklingen af sikrere og mere effektive muligheder for behandling af ballastvand, som resulterer i fortsat forhindring, minimering og i yderste konsekvens nedbringelse af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener,

der har besluttet at forhindre, formindske og i yderste konsekvens nedbringe risiciene for miljø, sundhed, ejendom og resurser som følge af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener gennem kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter, såvel som undgå uønskede bivirkninger på grund af en sådan kontrol, og at opfordre til udvikling af relateret viden og teknologi,

der under hensyntagen til, at opnåelse af disse målsætninger bedst kan ske gennem konklusionen fra Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter,

har opnået enighed om følgende:

Artikel 1

Definitioner

Med mindre andet udtrykkeligt fremgår, forstås i denne Konvention:

1. »Myndigheden«: regeringen i den stat der har myndighed over skibet. Hvad angår skibe som sejler under et andet lands flag, er myndigheden regeringen i denne stat. For så vidt angår flydende platforme, der beskæftiger sig med efterforskning og udnyttelse af havbunden og undergrunden, som omgiver kysten over hvilken denne kyststat har suveræne rettigheder med det formål at efterforske og udnytte de naturlige resurser, herunder flydende lagerenheder (FSU'er) og flydende produktionslagre og afskibningsenheder (FPSO'er), er myndigheden regeringen i den pågældende kyststat.

2. »Ballastvand«: vand med suspenderede stoffer, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

3. »Behandling af ballastvand«: de mekaniske, fysiske, kemiske og biologiske processer, enten alene eller samlet, for at fjerne, uskadeliggøre, eller forhindre optagelsen eller udtømningen af skadelige vandorganismer og patogener i ballastvand og sedimenter.

4. »Certifikat«: Det internationale certifikat til behandling af ballastvand.
5. »Komité«: Organisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet.
6. »Konvention«: Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sediment.
7. »Bruttotonnage«: den bruttotonnage der er beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i Bilag I til Den internationale konvention om måling af skibe, 1969 og enhver opfølgende konvention.
8. »Skadelige vandorganismer og patogener«: vandorganismer eller patogener, der såfremt de indføres i havet, herunder flodmundinger, eller i ferskvandsløb, kan forårsage skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser, forringe den biologiske mangfoldighed eller forstyrre anden retmæssig brug af sådanne områder.
9. »Organisationen«: Den internationale maritime organisation.
10. »Generalsekretær«: Organisationens generalsekretær.
11. »Sedimenter«: bundfald fra et skibs ballastvand.
12. »Skibe«: fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet og omfatter undervandsskibe, flydende indretninger, flydende platforme, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er).

Artikel 2

Almindelige forpligtelser

1. Parterne forpligter sig fuldt og helt til at overholde Konventionens bestemmelser samt bilaget hertil, for at forebygge, formindske og til sidst fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.
2. Bilaget udgør en integreret del af denne Konvention. Med mindre andet udtrykkeligt fremgår, er en henvisning til denne Konvention samtidig en henvisning til bilaget.
3. Intet i denne Konvention skal fortolkes således, at en part forhindres i - hver især eller i fællesskab med andre parter - at tage strengere tiltag for at forebygge, formindske eller fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener gennem kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter, i overensstemmelse med folkeretten.
4. Parterne skal bestræbe sig på at samarbejde med henblik på effektiv implementering, overholdelse og håndhævelse af denne Konvention.
5. Parterne forpligtiger sig til at opfordre til fortsat udvikling af kontrol af og standarder for udvikling af ballastvand, for at forebygge, formindske og til slut fjerne overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.
6. De parter, der træffer foranstaltninger i medfør af denne Konvention, skal bestræbe sig på ikke at forringe eller skade hverken deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

7. Parterne bør sikre, at metoder til behandling af ballastvand, der anvendes til imødekommelse af denne Konvention, ikke forvolder større skade, end disse metoder forebygger for parternes eget og andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

8. Parterne skal opfordre skibe, der er berettiget til at sejle under deres flag, og for hvilke denne Konvention gælder, til så vidt dette er praktisk muligt, at undgå optagelsen af ballastvand med potentielt skadelige vandorganismer og patogener, såvel som sedimenter, der kan indeholde sådanne organismer, herunder fremme en hensigtsmæssig implementering af henstillinger udarbejdet af Organisationen.

9. Parterne skal bestræbe sig på at samarbejde i Organisationens regi om at imødekomme trusler og risici over for følsomme, sårbare eller truede havøkosystemer og biodiversitet i områder, der befinder sig i områder uden for grænserne for den nationale jurisdiktion i forhold til behandlingen af ballastvand.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Med mindre andet udtrykkeligt fremgår, skal denne Konvention gælde for:

- a) skibe, der er berettiget til at sejle under en parts flag, og
- b) skibe, der ikke er berettiget til at sejle under en parts flag, men som opererer under en parts myndighed.

2. Denne Konvention skal ikke gælde for:

- a) skibe, der ikke er konstrueret eller bygget til at befordre ballastvand.
- b) en parts skib, der kun opererer i farvande, der er under denne parts jurisdiktion, med mindre parten bestemmer, at udtømningen af ballastvand fra sådanne skibe ville forringe eller skade deres eget eller omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser,
- c) en parts skib, der alene opererer i farvande, der er under en anden parts jurisdiktion, såfremt sidstnævnte part godkender en sådan udelukkelse. Ingen part skal meddele sådan godkendelse, hvis dette kan forringe eller skade deres eget eller de omgivende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser. Enhver part, der meddeler sådan godkendelse, skal underrette det pågældende skibs myndighed om, at denne Konvention gælder for det pågældende skib,
- d) skibe, der alene opererer i farvande, der er under én parts jurisdiktion og på åbent hav, undtaget skibe, der ikke er meddelt godkendelse i henhold til litra (c), med mindre denne part bestemmer, at udtømningen af ballastvand fra sådanne skibe ville forringe eller skade deres eget eller omgivende staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser,
- e) ethvert krigsskib, marinehjelpekraft eller andet skib ejet eller opereret af en stat, og som til enhver tid udelukkende anvendes til statslig og ikke-kommerciel tjeneste. Alle parter skal dog sikre sig ved vedtagelsen af hensigtsmæssige forholdsregler, der ikke svækker driften eller driftsmæssigheden af sådanne skibe ejet eller opereret af denne part, at sådanne skibe agerer på en måde, der så vidt dette er rimeligt og praktisk muligt, er i overensstemmelse med denne Konvention, og
- f) permanent ballastvand i forseglede tanke ombord på skibe, som ikke er genstand for udtømning.

3. I forhold til skibe fra ikke-deltagende parter til denne Konvention, skal parterne anvende de krav, der stilles i denne Konvention, som måtte være nødvendige for at sikre, at sådanne skibe ikke bliver genstand for en mere fordelagtig behandling.

Artikel 4

Kontrol af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener via skibes ballastvand og sedimenter

1. Enhver part skal kræve, at skibe, for hvilke denne Konvention gælder, og som er berettiget til at sejle under denne parts flag eller operere under denne parts beføjelse, overholder de i denne Konvention anførte krav, herunder gældende standarder og krav i bilaget, og skal træffe effektive foranstaltninger for at sikre, at disse skibe opfylder kravene.

2. Enhver part skal, under hensyntagen til dennes særlige forhold og kompetencer, udvikle nationale politikker, strategier eller programmer for behandling af ballastvand i havne eller farvand under deres jurisdiktion, som er i overensstemmelse med og medvirker til opnåelsen af denne Konventions målsætninger.

Artikel 5

Modtagefaciliteter for sedimenter

1. Enhver part forpligter sig til at sikre, at der findes egnede modtagefaciliteter for sedimenter i havne og terminaler udpeget af denne part, hvor rengøring eller reparation af ballasttanke sker under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Sådanne modtagefaciliteter skal drives uden, at skibe forsinkes unødigt, og skal sørge for sikker bortskaffelse af sådanne sedimenter, som ikke forringer eller skader deres eget eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

2. Enhver part skal underrette Organisationen, med henblik på videreformidling til andre berørte parter, om alle tilfælde, hvor faciliteterne anført i nr. 1 påstås at være mangelfulde.

Artikel 6

Videnskabelig og teknisk forskning og overvågning

1. Parterne skal bestræbe sig på, hver især eller i fællesskab, at:

- a) fremme og tilrettelægge den videnskabelige og tekniske forskning om behandling af ballastvand, og
- b) overvåge virkningerne af behandlingen af ballastvand i farvande under deres jurisdiktion.

Sådan forskning og overvågning bør omfatte observation, måling, prøvetagning, evaluering og analyse af alle teknologier og metoders effektivitet og negative påvirkninger forårsaget af sådanne organismer og patogener, som er blevet identificeret til at være overført via skibes ballastvand.

2. Enhver part skal, for at fremme denne Konventions målsætninger, støtte tilgængeligheden af relevant information til andre parter, som beder om den for såvidt angår:

- a) videnskabelige og teknologiske programmer og tekniske foranstaltninger, der er foretaget i forhold til behandling af ballastvand, og
- b) effektiviteten af behandling af ballastvand som følge af alle overvågnings- og vurderingsprogrammer.

Artikel 7

Syn og certificering

1. Enhver part skal sikre sig, at skibe, der sejler under dennes flag eller opererer med dennes beføjelse, og som skal synes og certificeres, bliver synet og certificeret i henhold til reglerne i bilaget.

2. En part, der implementerer tiltag i henhold til artikel 2.3 og afsnit C i bilaget, skal ikke kræve en anden parts skib yderligere synet og certificeret, og ej heller skal skibets myndighed være forpligtet til at syne og

certificere yderligere tiltag pålagt af den anden part. Ansvar for verifikation af sådanne yderligere tiltag skal ligge hos den part, der implementerer sådanne tiltag og skal ikke skabe unødigt forsinkelse for skibet.

Artikel 8

Overtrædelser

1. Enhver overtrædelse af bestemmelserne i denne Konvention skal forbydes, og der skal fastlægges sanktioner i myndigheden for det pågældende skibs lovgivning, hvor end overtrædelsen sker. Såfremt myndigheden er blevet informeret om en sådan overtrædelse, skal denne undersøge forholdet og kan anmode den anmeldende part om at fremlægge yderligere beviser for den påståede overtrædelse. Hvis myndigheden mener, at der er fremlagt nok yderligere beviser til, at der kan anlægges sag vedrørende den påståede overtrædelse, skal myndigheden sørge for at sådanne retslige skridt bliver taget så hurtigt som muligt og i overensstemmelse med lovgivningen. Myndigheden skal omgående informere parten såvel som Organisationen om den påståede overtrædelse, og hvilke foranstaltninger der er truffet. Såfremt myndigheden ikke har truffet nogen foranstaltninger inden for et år efter at have modtaget informationen, skal myndigheden informere den anmeldende part herom.

2. Enhver overtrædelse af denne Konvention inden for en parts jurisdiktion skal forbydes, og der skal etableres sanktioner i henhold til partens lovgivning. Hver gang en sådan overtrædelse sker, skal parten enten:

- a) sørge for, at der tages retslige skridt i henhold til lovgivningen, eller
- b) fremlægge de oplysninger og beviser, parten måtte være i besiddelse af, der påviser, at en overtrædelse har fundet sted for myndigheden af skibet.

3. De sanktioner, der følger af en parts lovgivning i henhold til denne artikel, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække overtrædelse af denne Konvention, hvor end disse måtte forekomme.

Artikel 9

Inspektion af skibe

1. Ethvert skib, som denne Konvention gælder for, kan i en anden parts havn eller offshore-terminal blive genstand for inspektion af behørigt bemyndigede tjenestemænd fra denne part med det formål at klarlægge, hvorvidt skibet opfylder denne Konvention. Med mindre det er foreskrevet i nr. 2 i denne artikel, skal en sådan inspektion begrænses til at:

- a) bekræfte, at der er et gyldigt certifikat ombord, og i så tilfælde skal dette certifikat godkendes, og
- b) inspektion af ballastvandjournalen, og/eller
- c) en prøvetagning af skibets ballastvand i overensstemmelse med de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Dog skal den tid, der er brug for til at analysere prøverne ikke anvendes som grundlag for urimelig forsinkelse af skibes drift, færden eller afsejling.

2. I tilfælde af at et skib ikke har et gyldigt certifikat, eller hvor der er åbenlyst grundlag for at tro, at:

- a) skibets tilstand eller skibets udstyr ikke i tilstrækkelig grad stemmer overens med oplysningerne i certifikatet, eller
- b) skibsføreren eller mandskabet ikke er bekendte med vigtige procedurer for skibsarbejde i forbindelse med behandlingen af ballastvand, eller ikke har implementeret sådanne procedurer,

vil der kunne foretages en nærmere inspektion.

3. Under de i nr. 2 af denne artikel angivne omstændigheder skal den part, der foretager inspektionen, træffe foranstaltninger, der sikrer, at skibet ikke udtømmer ballastvand, førend skibet kan gøre dette uden, at det medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

Artikel 10

Opdagelse af overtrædelser og kontrol af skibe

1. Parterne skal samarbejde om at opdage overtrædelser og om at håndhæve Konventionens bestemmelser.

2. Hvis det opdaget, at et skib har overtrådt Konventionen, kan den part, under hvis flag skibet har tilladelse til at sejle og/eller den part i hvis havn eller offshore-terminal skibet er i drift, ud over de sanktioner, der er beskrevet i artikel 8 eller enhver foranstaltning angivet i artikel 9, træffe foranstaltninger til at advare, tilbageholde eller ekskludere skibet. Den part, i hvis havn eller offshore-terminal skibet er i drift, kan dog give et sådant skib tilladelse til at sejle ud af havnen eller offshore-terminalen med det formål at udtømme ballastvandet eller fortsætte til det nærmeste reparationsværft eller tilgængelige modtagefacilitet under forudsætning af, at dette ikke medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

3. Hvis den i artikel 9 nr. 1 litra (c) beskrevne prøvetagning fører til et resultat eller støtter oplysninger modtaget fra en anden havn eller offshore-terminal under henvisning til, at skibet udgør en fare for miljø, sundhed, ejendom eller resurser, skal den part, i hvis farvand skibet er i drift, forbyde skibet at udtømme ballastvand indtil faren er fjernet.

4. Under dennes jurisdiktion, såfremt en anmodning om en undersøgelse er parten i hænde sammen med tilstrækkelige beviser for, at skibet opererer eller har opereret i strid med Konventionens bestemmelser. En rapport om en sådan undersøgelse skal sendes til den anmodende part og den kompetente myndighed for myndigheden af det pågældende skib, således at der kan træffes hensigtsmæssige tiltag.

Artikel 11

Underretning om kontroltiltag

1. Hvis en inspektion foretaget i henhold til artikel 9 eller 10 viser, at der er sket en overtrædelse af Konventionen, skal skibet underrettes herom. En rapport med beviser for overtrædelser skal fremsendes til myndigheden.

2. I tilfælde af at der træffes foranstaltninger i henhold til artikel 9 nr. 3, 10 nr. 2 eller 10 nr. 3, skal den tjenestemand, der udfører en sådan foranstaltning, omgående og skriftligt informere det pågældende skibs myndighed, eller hvis dette ikke er muligt det pågældende skibs konsul eller diplomatiske repræsentant, om alle de omstændigheder hvorunder foranstaltningen vurderes nødvendig. Desuden skal den godkendte organisation, som er ansvarlig for udstedelsen af certifikater, underrettes.

3. Den pågældende havnestatsmyndighed skal, ud over parterne nævnt i nr. 2, underrette den næste anløbshavn om alle relevante oplysninger angående overtrædelser, hvis myndigheden ikke er i stand til at træffe de i artikel 9 nr. 3, 10 nr. 2 eller 10 nr. 3 angivne foranstaltninger, eller hvis skibet har fået tilladelse til at fortsætte til næste anløbshavn.

Artikel 12

Unødig forsinkelse af skibe

1. Alle mulige tiltag skal tages for at forhindre skibet i unødigt at blive tilbageholdt eller forsinket under artikel 7 nr. 2, 8, 9 eller 10.

2. Såfremt et skib unødigt tilbageholdes eller forsinkes under artikel 7 nr. 2, 8, 9 eller 10, skal det være berettiget til erstatning for ethvert tab eller enhver skade pådraget.

Artikel 13

Teknisk bistand, samarbejde eller regionalt samarbejde

1. Parterne forpligter sig til, direkte eller via Organisationen og andre internationale organer, hvor dette er hensigtsmæssigt, med hensyn til kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter at give støtte til de parter, der anmoder om teknisk bistand:

- a) til oplæring af personale,
- b) til at sikre tilgængeligheden af relevant teknologi, udstyr og anlæg,
- c) til iværksættelse af fælles forsknings- og udviklingsprogrammer, og
- d) til gennemførelse af andre tiltag rettet mod effektiv implementering af Konventionen og vejledninger udarbejdet af Organisationen i henhold hertil.

2. Parterne forpligter sig til at samarbejde aktivt med forbehold for nationale love, forskrifter og politikker om overdragelse af teknologi med hensyn til kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.

3. For at fremme Konventionens målsætninger, skal parter med fælles interesser for at beskytte miljø, sundhed, ejendom og resurser i et bestemt geografisk område og især parter, der grænser op til lukkede og halv lukkede farvande, bestræbe sig på, under hensyntagen til de karakteristiske regionale særpræg, at styrke det regionale samarbejde, herunder gennem indgåelse af regionale aftaler, der er i overensstemmelse med Konventionen. Parterne skal samarbejde med parter i regionale aftaler om udvikling af harmoniserede procedurer.

Artikel 14

Formidling af oplysninger

1. Enhver part skal afgive rapport til Organisationen, og hvor dette er hensigtsmæssigt gøre følgende oplysninger tilgængelige for andre parter:

- a) alle krav og procedurer om behandling af ballastvand, herunder love, forskrifter og retningslinjer til implementering af Konventionen,
- b) tilgængeligheden og placering af alle modtagefaciliteterne til miljømæssigt forsvarlig afhændelse af ballastvand og sedimenter, og
- c) krav om information fra skibe, der ikke er i stand til at overholde Konventionens bestemmelser af de grunde, der er anført i regel A-3 og B-4 i bilaget.

2. Organisationen skal underrette parterne om alle underretninger modtaget i henhold til denne artikel og videresende enhver information meddelt denne i henhold til nr. 1 litra (b) og (c) af denne artikel til alle parter.

Artikel 15

Tvistløsning

Parterne skal løse enhver tvist, der måtte opstå imellem dem angående fortolkning eller anvendelse af Konventionen gennem forhandling, undersøgelse, mægling, forlig, voldgift, domstolsafgørelse, brug af regionale organer eller ordninger eller andre fredelige midler efter eget valg.

Artikel 16

Forholdet til folkeretten og andre aftaler

Intet i Konventionen skal berøre en stats rettigheder og pligter i henhold til den almene folkeret, som denne er afspejlet i De Forenede Nationers Havretskonvention.

Artikel 17

Undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse og tiltrædelse

1. Konventionen står åben for undertegnelse for alle stater i Organisationens hovedsæde fra 1. juni 2004 til 31. maj 2005, og skal derefter forblive åben for tiltrædelse for alle stater.

2. Stater kan tilslutte sig denne Konvention gennem:

- a) aundertegnelse uden forbehold for ratificering, accept eller godkendelse, eller
- b) undertegnelse uden forbehold for ratificering, accept eller godkendelse efterfulgt af ratificering, accept eller godkendelse, eller
- c) tiltrædelse.

3. Ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse skal ske ved deponering af et dokument herom hos generalsekretæren.

4. En stat, der består af to eller flere territorialenheder, hvor der anvendes forskellige retssystemer i forbindelse med sager, der behandles i denne Konvention, kan på tidspunktet for undertegnelse, ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse erklære, at denne Konvention skal anvendes for alle statens territorialenheder eller kun en eller flere af dem og kan til enhver tid ændre denne erklæring ved at fremsende en anden erklæring.

5. Enhver erklæring skal skriftligt meddeles til depositaren og skal udtrykkeligt oplyse om den territoriale enhed eller de territoriale enheder, som denne Konvention gælder for.

Artikel 18

Ikrafttrædelse

1. Denne Konvention skal træde i kraft tolv måneder efter den dato, hvor mindst 30 stater, hvis samlede handelsflåde udgør ikke mindre end 35 (femogtredive) procent af verdens handelsflådes bruttotonnage, enten har undertegnet den uden forbehold for ratificering, accept, eller godkendelse, eller har deponeret de nødvendige dokumenter til ratificering, accept, godkendelse, eller tiltrædelse overensstemmelse med artikel 17.

2. For stater, der har deponeret et dokument til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse i henhold til denne Konvention, efter at kravene om ikrafttrædelse er opfyldt, men før datoen for ikrafttrædelse af denne Konvention eller 3 (tre) måneder efter datoen for deponering af dokumentet, hvis dette sker senere.

Alle dokumenter til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse, som er deponeret efter den dato, hvor Konventionen træder i kraft, skal gælde 3 (tre) måneder efter deponeringsdatoen.

3. Efter den dato, hvor en ændring til Konventionen anses for at være accepteret i henhold til Artikel 19, gælder ethvert dokument om ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse for Konventionen i den ændrede form.

Artikel 19

Ændringer

1. Denne Konvention kan ændres i overensstemmelse med en hvilken som helst af de procedurer, som er fastsat i nedennævnte.

2. Ændringer efter behandling af Organisationen:

- a) a Enhver part kan fremsætte forslag om ændring af Konventionen. Ændringsforslag skal indgives til generalsekretæren, som derpå skal videresende forslaget til parterne såvel som medlemmerne af Organisationen mindst 6 (seks) måneder før, det skal behandles.
- b) b Enhver foreslået og videresendt ændring, som nævnt ovenfor, skal henvises til Komitéen til behandling. Parterne skal, hvad enten de er medlemmer af Organisationen eller ej, være berettiget til at deltage i Komitéens procedurer om behandling og vedtagelse af ændringen.
- c) c Ændringer skal vedtages med 2/3 (to tredjedele) flertal af de parter, der er tilstede og afgiver stemme i Komitéen, forudsat at mindst 1/3 (en tredjedel) af parterne er til stede ved afstemningen.
- d) d Ændringer vedtaget i henhold til litra (c) skal videresendes af generalsekretæren til parterne med henblik på accept.
- e) e En ændring skal anses for at være accepteret i følgende tilfælde:
 - i) En ændring i en artikel i denne Konvention skal anses for at være accepteret på den dato hvor 2/3 (to tredjedele) af parterne har informeret generalsekretæren om deres accept heraf.
 - ii) En ændring i bilaget skal anses for at være accepteret efter udløb af 12 (tolv) måneder efter vedtagelsesdatoen eller efter dato fastsat af Komitéen. Hvis mere end 1/3 (en tredjedel) af parterne på det tidspunkt meddeler generalsekretæren, at de har indvendinger mod ændringen, skal ændringen imidlertid anses for ikke at være accepteret.
- f) f En ændring træder i kraft på følgende måde:
 - i) En ændring til en artikel i denne Konvention træder i kraft for de parter, der har erklæret, at de har accepteret den 6 (seks) måneder efter det tidspunkt, hvor den er anset for at være accepteret i overensstemmelse med litra (e)(i).
 - ii) En ændring til bilaget skal træde i kraft for alle parter 6 (seks) måneder efter den dato, hvorpå den anses for at være accepteret med undtagelse af enhver part, der har:
 - 1) givet underretning om indsigelser mod ændringen i henhold til litra (e)(ii) og som ikke har tilbagekaldt en sådan indsigelse, eller
 - 2) underrettet generalsekretæren, før ikrafttrædelsen af ændringen om, at ændringen først skal træde i kraft for parten efter en senere underretning om, at ændringen accepteres.
- g)
 - i) En part, der har meddelt indsigelse i henhold til litra (f)(ii)(1), kan efterfølgende meddele generalsekretæren, at denne part accepterer ændringen. En sådan ændring skal træde i kraft for parten 6 (seks) måneder efter tidspunktet for meddelelse af accept, eller datoen på hvilken ændringen træder i kraft.
 - ii) Hvis en part, som har givet underretning i overensstemmelse med litra (f)(ii)(2), underretter generalsekretæren om dennes accept i forhold til en ændring, skal en sådan ændring træde i kraft for

denne part 6 (seks) måneder efter datoen for meddelelse af accept eller den dato på hvilken, ændringen træder i kraft, hvis dette sker senere.

3. Ændring foretaget af Konferencen:

- a) På en parts anmodning om tilslutning fra mindst en 1/3 (en tredjedel) af parterne, skal Organisationen sammenkalde en partskonference, der skal behandle ændringsforslag til denne Konvention.
- b) En ændring der vedtages af en sådan Konference med et flertal på mindst 2/3 (to tredjedele) af de parter, der er til stede og afgiver stemme, skal videresendes af generalsekretæren til alle parter til accept.
- c) Medmindre Konferencen træffer beslutning om andet, skal ændringen anses for at være accepteret og træde i kraft i overensstemmelse med de til dette formål i nr. (2) litra (e) og (f) ovenfor nærmere angivne procedurer.

4. Enhver part, der afviser at acceptere en ændring til bilaget, skal alene i henseende til anvendelsen af pågældende ændring anses for at være en ikke-kontraherende part.

5. Enhver underretning i henhold til denne artikel skal gives skriftligt til generalsekretæren.

6. Generalsekretæren skal informere parterne og medlemmerne af Organisationen om:

- a) enhver ændring, der træder i kraft og datoen for ikrafttrædelse generelt og for hver part, og
- b) enhver underretning foretaget i henhold til denne artikel.

Artikel 20

Opsigelse

1. Denne Konvention kan opsiges af enhver part når som helst efter udløbet af to år fra den dato, hvor Konventionen træder i kraft for den pågældende part.

2. Opsigelse skal ske ved skriftlig underretning til depositaren og skal gælde et år efter den er modtaget, eller efter en længere periode, som angivet i den pågældende underretning.

Artikel 21

Depositar

1. Denne Konvention skal deponeres hos generalsekretæren, som skal videresende certificerede kopier af Konventionen til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt denne Konvention.

2. Udover de funktioner, der er beskrevet andetsteds i Konventionen, skal generalsekretæren:

- a) underrette alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt Konventionen om:
 - i) hver ny undertegnelse eller deponering af dokument til ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse med angivelse af datoen herfor,
 - ii) datoen for denne Konventions ikrafttræden, og
 - iii) deponering af ethvert opsigelsesdokument fra Konventionen sammen med datoen for modtagelse og datoen fra hvilken, opsigelsesdokumentet gælder, og
- b) så snart Konventionen træder i kraft, sende teksten til Sekretariatet for FN til registrering og udgivelse i henhold til Artikel 102 i De Forenede Nationers Pagt.

Artikel 22

Sprog

Denne Konvention er udfærdiget i et enkelt eksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, således at hver tekst har samme gyldighed.

Udfærdiget i London, den 13. februar, 2004.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, der er befuldmægtiget dertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne Konvention.

BILAG

REGLER OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES BALLASTVAND OG SEDIMENTER

DEL A - ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Regel A-1

Definitioner

I dette bilag forstås ved:

1. »Årsdag«: den dag og måned hvert år, der svarer til certifikatets udløbsdato.
2. »Ballastvandskapacitet«: den samlede mængde i kubikmeter af tanke og rum eller afdelinger på skibe, der anvendes til at bære, påfylde eller udtømme ballastvand, herunder tanke, rum eller afdelinger, der kan anvendes på flere måder således, at de kan bære ballastvand.
3. »Selskab«: ejer af skibet eller enhver anden organisation eller person såsom operatør eller person, der har lejet et skib uden besætning, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet fra ejeren af skibet, og som i forbindelse med påtagelsen af et sådant ansvar har aftalt at påtage sig alle pligter og alt ansvar pålagt af den internationale kode for sikker skibsdrift¹⁾
4. »Bygget«: med hensyn til et skib skal betyde et byggestadium, hvor:
 - 1) kølen er lagt, eller
 - 2) byggearbejdet, som kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes,
 - 3) monteringen af skibet er påbegyndt og omfatter mindst 50 ton eller 1 procent af en vurderet masse af strukturelt materiale, eller
 - 4) skibet gennemgår en større ombygning.
5. »Større ombygning«: skal betyde en ombygning af et skib:
 - 1) som ændrer dens bæreevne med hensyn til ballastvand med 15 procent eller mere, eller
 - 2) som ændrer skibets type, eller
 - 3) som efter myndighedens mening er projekteret til at forlænge skibets levetid med 10 år eller mere, eller
 - 4) som medfører andre ændringer i ballastvandsystemet end komponentudskiftning. Ombygning af et skib, så det overholder bestemmelserne i regel D-1 skal ikke i dette bilag anses for at udgøre en større ombygning.

6. »Fra nærmeste kyst«: den basislinje, hvorfra det pågældende ydre territorialfarvand fastsættes i overensstemmelse med folkeretten med undtagelse af »fra nærmeste land« som i denne Konvention skal betyde området uden for Australiens nordøstlige kyst, fra en linje trukket fra et punkt på kysten af Australien.

i 11 grader sydlig bredde - 142 grader 08' østlig længde
 til et punkt 10 grader 35' sydlig bredde – 141 grader 55'
 østlig længde
 derfra til et punkt 10 grader 00' sydlig bredde –
 142 grader 00' østlig længde
 derfra til et punkt 9 grader 10' sydlig bredde –
 143 grader 52' østlig længde
 derfra til et punkt 9 grader 00' sydlig bredde –
 144 grader 30' østlig længde
 derfra til et punkt 10 grader 41' sydlig bredde –
 145 grader 00' østlig længde
 derfra til et punkt 13 grader 00' sydlig bredde –
 145 grader 00' østlig længde
 derfra til et punkt 15 grader 00' sydlig bredde –
 146 grader 00' østlig længde
 derfra til et punkt 17 grader 30' sydlig bredde –
 147 grader 00' østlig længde
 derfra til et punkt 21 grader 00' sydlig bredde –
 152 grader 55' østlig længde
 derfra til et punkt 24 grader 30' sydlig bredde –
 154 grader 00' østlig længde
 derfra til et punkt på den australske kyst i
 24 grader 42' sydlig bredde - 153 grader 15' østlig længde.

7. »Aktivt stof«: et stof eller en organisme, herunder et virus eller en svamp som generelt eller specifikt påvirker eller agerer over for skadelige vandorganismer og patogener.

Regel A-2

Generel anvendelse

Med mindre andet er udtrykkeligt fastsat, skal udtømningen af ballastvand kun ske ved behandling af ballastvand i overensstemmelse med bestemmelserne i dette Bilag.

Regel A-3

Undtagelser

Kravene i regel B-3 eller andre bestemmelser, der bliver vedtaget af en part i henhold til artikel 2 nr. 3 og afsnit C, skal ikke gælde for

1. optagelse eller udtømning af ballastvand og sedimenter, som er nødvendig til sikring af et skibs sikkerhed i nødsituationer eller for at redde menneskeliv, eller

2. utilsigtet udtømning eller indstrømning af ballastvand og sedimenter som følge af skade på skibet eller dets udstyr

- 1) såfremt alle rimelige forholdsregler er truffet før og efter skadens indtræden, eller før og efter at skaden eller udtømningen opdages, til forebyggelse eller begrænsning af udtømningen, og
- 2) med mindre ejeren, selskabet eller den ansvarshavende officer forsætligt eller uagtsomt har forvoldt skaden, eller

3. optagelsen og udtømningen af ballastvand og sedimenter når disse anvendes for at forhindre eller begrænse forurening fra skibet, eller

4. optagelsen og den efterfølgende udtømning på åbent hav af det samme ballastvand og sedimenter, eller

5. udtømningen af ballastvand og sedimenter fra et skib på samme sted, hvor alt ballastvandet og sedimenterne er opstået og forudsat, at der ikke er sket nogen blanding af ubehandlet ballastvand og sedimenter fra andre områder. Hvis en blanding er sket, er ballastvandet fra andre områder genstand for behandling af ballastvand i overensstemmelse med dette bilag.

Regel A-4

Dispensation

1. En part eller parter kan i farvande under deres jurisdiktion dispensere fra ethvert krav om anvendelse af regel B-3 eller C-1 ud over de undtagelser, der er indeholdt andetsteds i Konventionen, men kun hvis dispensationen:

- 1) meddeles et skib eller skibe på rejse eller rejser mellem bestemte havne eller steder, eller til et skib, der udelukkende sejler mellem bestemte havne eller steder,
- 2) gælder for en periode på ikke mere end 5 år og kan evalueres i denne periode,
- 3) meddeles skibe, der ikke blander ballastvand eller sedimenter andre steder end mellem havne eller steder anført i nr. 1.1, og
- 4) meddeles på basis af retningslinjerne for risikoevaluering udarbejdet af Organisationen.

2. Dispensationer meddelt i henhold til afsnit 1 er ikke gyldige førend Organisationen er blevet underrettet og relevante oplysninger er videresendt til parterne.

3. Enhver dispensation, der meddeles i henhold til denne regel, må ikke forringe eller skade tilgrænsende eller andre staters miljø, sundhed, ejendom eller resurser. Parten skal konsultere stater, som måtte være negativt berørt med henblik på at finde en løsning på problemerne.

4. Enhver dispensation, der meddeles i henhold til denne regel, skal indføres i ballastvandjournalen.

Regel A-5

Tilsvarende krav

Fastsættelse af krav svarende til dette bilag kan vedtages af myndigheden under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer for fritidsbåde, der udelukkende anvendes til fritidsaktivitet eller konkurrence eller for fartøjer, der hovedsageligt anvendes til eftersøgning og redning, som har en maksimal længde på 50 meter og en ballastvandkapacitet på højst 8 kubikmeter.

AFSNIT B - BEHANDLING OG KONTROLKRAV FOR SKIBE

Regel B-1

Plan for behandling af ballastvand

Alle skibe skal have en plan for behandling af ballastvand ombord på skibet og implementere denne plan. Planen skal være godkendt af myndigheden under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Planen for behandling af ballastvand skal være specifikt udformet for hvert enkelt skib og skal mindst:

1. indeholde detaljerede sikkerhedsprocedurer for skibet og mandskabet i forbindelse med behandling af ballastvand, som fastsat i denne Konvention,
2. give en detaljeret beskrivelse af, hvilke tiltag der skal træffes for at implementere kravene om behandling af ballastvand og supplerende praksis for behandling af ballastvand, som fastsat i denne Konvention,
3. indeholde detaljerede fremgangsmåder for bortskaffelse af sedimenter:
 - 1) til søs, og
 - 2) til lands,
4. omfatte fremgangsmåder for koordinering af behandling af ballastvand ombord, som medfører udtømning til søs, sammen med statens myndigheder i hvis farvand en sådan udtømning vil finde sted,
5. udpege en officer ombord på skibet, som skal sikre, at planen implementeres på forsvarlig vis,
6. indeholde oplysningskrav for skibe i henhold til Konventionen, og
7. være skrevet på skibets arbejdssprog. Hvis der anvendes et andet sprog end engelsk, fransk eller spansk, skal der tillige foreligge en oversættelse til et af disse sprog.

Regel B-2

Ballastvandjournal

1. Alle skibe skal have en ballastvandjournal ombord, som kan være et elektronisk registreringssystem, eller som kan være integreret i en anden journal eller et andet registreringssystem, og som mindst skal indeholde de i tillæg II anførte informationer.
2. Indførsler i ballastvandjournalen skal opbevares ombord på skibet i mindst 2 (to) år efter den seneste indførsel blev foretaget, og derefter være i selskabets kontrol i mindst 3 (tre) år.
3. I tilfælde af udtømning af ballastvand i henhold til regel A-3, A-4 eller B-3 nr. 6, eller ved anden utilsigtet eller usædvanlig udtømning af ballastvand, som der ikke er givet dispensation for andetsteds i Konventionen, skal der ske en indførsel i ballastvandjournalen, som beskriver omstændighederne for og årsagen til denne udtømning.
4. Ballastvandjournalen skal opbevares let tilgængelig for inspektion på ethvert rimeligt tidspunkt og kan i tilfælde af et ubemandet skib, der bugseres, opbevares på det skib, der bugserer.
5. Enhver arbejdsaktivitet, der omhandler ballastvand, skal uden ugrundet ophold indføres i ballastvandjournalen. Alle indførsler skal undertegnes af den ansvarshavende officer, og hver udfyldt side skal

undertegnes af skibsføreren. Indførsler i ballastvandjournalen skal ske i skibets arbejdssprog. Hvis sproget ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal indførslerne være oversat til et af de nævnte sprog. Hvis indførslerne også sker på et officielt nationalt sprog i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal disse være gældende i tilfælde af tvist eller uoverensstemmelse.

6. Officerer, der er behørigt befuldmægtiget af en part, kan inspicere ballastvandjournalen ombord på ethvert skib for hvilket, denne regel gælder, mens skibet er i partens havn eller offshore-terminal, og kan tage kopi af enhver indførsel og kan kræve, at skibsføreren bekræfter, at kopien er en rigtig kopi. Enhver kopi, som er bekræftet på denne måde, skal kunne fremlægges i en hvilken som helst retssag som bevis for de i indførslen angivne forhold. Inspektion af ballastvandjournalen og indhentning af bekræftet kopi skal ske så hurtigt som muligt uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibet.

Regel B-3

Behandling af skibes ballastvand

1. Alle skibe, der er bygget før 2009:

- 1) med en ballastvandkapacitet på fra og med 1500 til og med 5000 kubikmeter, skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder standarden nævnt i regel D-1 eller regel D-2 frem til 2014, og skal derefter mindst opfylde standarden nævnt i regel D-2,
- 2) med en ballastvandkapacitet på mindre end 1500 eller større end 5000 kubikmeter, skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder standarden nævnt i regel D-1 eller regel D-2 frem til 2016, og skal derefter mindst opfylde standarden nævnt i regel D-2.

2. Alle skibe for hvilke nr. 1 gælder, skal overholde nr. 1 senest ved første mellemsyn eller fornyelsessyn afhængig af, hvilken der indtræffer først efter årsdagen for levering af skibet i året for overholdelse af den standard, der gælder for skibet.

3. Alle skibe, der er bygget i eller efter 2009 med en ballastvandkapacitet på mindre end 5000 kubikmeter skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder standarden nævnt i regel D-2.

4. Alle skibe, der er bygget i eller efter 2009, men før 2012, med en ballastvandkapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal gennemføre ballastvandbehandling i overensstemmelse med nr. 1.2.

5. Alle skibe, der er bygget i eller efter 2012 med en ballastvandkapacitet på 5000 kubikmeter eller mere skal gennemføre ballastvandbehandling på en måde, der mindst opfylder den standard, der er nævnt i regel D-2.

6. Kravene i denne regel gælder ikke for skibe, der udtømmer ballastvand til en modtagefacilitet, som er konstrueret i overensstemmelse med retningslinjerne for sådanne faciliteter udarbejdet af Organisationen.

7. Andre metoder til ballastvandbehandling kan også accepteres som alternativer til kravene i nr. 1 til 5, såfremt metoderne sikrer mindst samme niveau af beskyttelse for miljø, sundhed, ejendom eller resurser, og hvis principperne har modtaget Komitéens godkendelse.

Regel B-4

Ballastvandudskiftning

1. Alle skibe, der gennemfører ballastvandudskiftning for at opfylde standarden i regel D-1, skal:

- 1) hvor det er muligt, gennemføre ballastvandudskiftningen mindst 200 sømil fra nærmeste landområde og i havdybde over 200 meter og samtidig tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer,
- 2) i tilfælde, hvor skibet ikke er i stand til at gennemføre ballastvandudskiftningen i overensstemmelse med nr. 1.1, skal sådan ballastvandudskiftning udføres samtidig med, at der tages hensyn til retningslinjerne i nr. 1.1, så langt fra nærmeste landområde som muligt og i alle tilfælde mindst 50 sømil fra nærmeste landområde og på havdybde over 200 meter.

2. I havområder, hvor afstanden fra nærmeste land eller dybden ikke opfylder de parametre, der er nævnt i nr. 1.1 eller 1.2, kan havnestaten fastsætte områder, eventuelt i samråd med tilstødende eller andre stater, hvor et skib kan gennemføre ballastvandudskiftning og samtidig tage hensyn til retningslinjerne i nr. 1.1.

3. Det skal ikke kunne forlanges af et skib, at det skal afvige fra den planlagte rejse eller forsinke denne rejse for at overholde et særskilt krav i nr. 1.

4. Det skal ikke kunne forlanges af et skib, som gennemfører ballastvandudskiftning, at det skal overholde nr. 1 eller 2, hvis skibsføreren med rimelighed konstaterer, at udskiftningen ville bringe sikkerheden eller stabiliteten af skibet, besætningen eller passagerer i fare på grund af dårligt vejr, eller skibets konstruktion, udstyrsfejl eller andre ekstraordinære omstændigheder.

5. Såfremt der stilles krav om, at et skib skal gennemføre ballastvandudskiftning, og skibet ikke gør det i overensstemmelse med denne regel, skal årsagerne indføres i ballastvandjournalen.

Regel B-5

Behandling af skibes sedimenter

1. Alle skibe skal fjerne og bortskaffe sedimenter fra rum, som menes at indeholde ballastvand, i overensstemmelse med bestemmelserne i skibets plan for behandling af ballastvand.

2. Skibe nævnt i regel B-3 nr. 3 til B-3 nr. 5 bør, uden at bringe sikkerheden eller driftseffektiviteten i fare, konstrueres og bygges med henblik på at minimere optagelse og uønsket opsamling af sedimenter, og gøre det nemmere at fjerne og tage prøver af sedimenter samtidig med, at der tages hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Skibe nævnt i regel B-3 nr. 1 bør så vidt det er praktisk muligt, overholde denne bestemmelse.

Regel B-6

Officerernes og mandskabets pligter

Officerer og mandskab skal være bekendte med deres pligter i forbindelse med gennemførelsen af den særlige ballastvandbehandling på skibet, hvor de gør tjeneste, og skal, i forhold til deres pligter, være bekendte med skibets plan for behandling af ballastvand.

DEL C - SÆRLIGE KRAV INDEN FOR VISSE OMRÅDER

Regel C-1

Tillægskrav

1. Hvis en part, alene eller i fællesskab med andre parter, finder det nødvendigt med krav ud over de, der er nævnt i afsnit B til at forebygge, formindske, eller fjerne overførsel af skadelige vandorganismer og patogener via ballastvand og sedimenter fra skibe, kan den pågældende part eller parter, i overensstemmelse med folkeretten, kræve, at skibe skal opfylde en særskilt standard eller et særskilt krav.

2. Før en part eller parter fastsætter standarder eller krav i henhold til nr. 1, bør parten eller parterne rådføre sig med tilgrænsende eller andre stater, som kan blive berørt af sådanne standarder eller krav.

3. En part eller parter, som har til hensigt at indføre tillægskrav i henhold til nr. 1, skal

- 1) tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.
- 2) meddele Organisationen, at de har til hensigt at fastsætte tillægskrav på mindst 6 (seks) måneder, med undtagelse af i nød- og epidemisituationer, forud for den planlagte dato for gennemførelse af kravene. Meddelelsen skal indeholde:
 - 1) nøjagtige koordinater for, hvor tillægskravene gælder,
 - 2) behovet og begrundelsen for anvendelsen af tillægskravene, herunder eventuelle fordele,
 - 3) en beskrivelse af tillægskravet eller tillægskravene, og
 - 4) eventuelle ordninger fastlagt for, at skibe skal kunne overholde tillægskravet eller tillægskravene.
- 3) i det omfang den almene folkeret kræver det, som nedfældet i De Forenede Nationers Havretskonvention, hvor dette er hensigtsmæssigt, indhente godkendelse fra Organisationen.

4. En part eller parter skal ved indførelse af sådanne tillægskrav bestræbe sig på at stille alle hensigtsmæssige tjenester til rådighed, som kan omfatte, men ikke er begrænset til underretning af søfarende om områder og tilgængelige og alternative ruter eller havne, så langt som det er praktisk muligt for at lette byrden på skibet.

5. Tillægskrav, der vedtages af en part eller parter, skal ikke sætte skibets sikkerhed i fare og skal ej heller under nogen omstændigheder være i strid med andre konventioner som skibet skal overholde.

6. En part eller parter, der indfører tillægskrav, kan fravige disse krav i en periode eller under særlige omstændigheder, som de finder hensigtsmæssigt.

Regel C-2

Advarsler om optagelse af ballastvand i visse områder og tiltag vedrørende flagstater i den forbindelse

1. En part skal bestræbe sig på at underrette søfarende om områder under dennes jurisdiktion, hvor skibe ikke bør optage ballastvand på grund af kendte forhold. Parten skal i sådanne underretninger inkludere nøjagtige koordinater for området eller områderne, og hvis det er muligt, positionen for et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder for optagelse af ballastvand. Advarsler kan gives for områder:

- 1) hvor det er kendt, at der forekommer udbrud, angreb eller populationer af skadelige vandorganismer og patogener (fx giftig algevækst) som sandsynligvis er relevante for optagelsen eller udtømningen af ballastvand,
- 2) nær kloakudløb, eller

- 3) hvor tidevandsudskiftningen er mindre, eller i perioder hvor en tidevandsstrøm er kendt for at være mere grumset.

2. Ud over at underrette søfarende om områder, i overensstemmelse med bestemmelserne i nr. 1, skal en part underrette Organisationen og potentielt berørte kyststater om områder nævnt i nr. 1, og om hvor længe en advarsel sandsynligvis vil gælde. Underretningen til Organisationen og potentielt berørte kyststater skal indeholde nøjagtige koordinater for området eller områderne og, om muligt, positionen for et eventuelt alternativt område eller eventuelle alternative områder for optagelse af ballastvand. Underretningen skal indeholde råd til skibe som har behov for at optage ballastvand i området, og beskrive ordninger for alternative løsninger. Parten skal også underrette søfarende, Organisationen, og alle potentielt berørte kyststater, når en given advarsel ikke længere gælder.

Regel C-3

Formidling af oplysninger

Organisationen skal på hensigtsmæssig måde stille oplysninger til rådighed, som er formidlet i henhold til regel C-1 og C-2.

DEL D - STANDARDER FOR BEHANDLING AF BALLASTVAND

Regel D-1

Standard for udskiftning af ballastvand

1. Skibe, der udskifter ballastvand i overensstemmelse med denne regel, skal gøre det med en effektivitet på mindst 95 procent af ballastvandets volumen.

2. Hvad angår skibe, der bruger gennempumpningsmetoden ved udskiftning af ballastvand, anses gennempumpning af tre gange volumen i hver ballastvandtank for at være tilstrækkelig til at kunne opfylde den standard, der er anført i nr. 1. Pumpning af mindre end tre gange volumen kan godkendes såfremt skibet kan påvise at have udskiftet mindst 95 procent af volumen.

Regel D-2

Standard for behandling af ballastvand

1. Skibe som behandler ballastvand i overensstemmelse med denne regel, skal udtømme mindre end 10 levedygtige organismer pr. kubikmeter større end eller lig 50 mikrometer i mindstemål og mindre end 10 levedygtige organismer pr. milliliter mindre end 50 mikrometer i mindstemål, og udtømningen af indikatormikrober skal ikke overstige de i nr. 2 fastsatte koncentrationer.

2. Indikatormikrober, som standarder for menneskelig sundhed, skal omfatte

- 1) toksigene *Vibrio cholerae* (O1 og O139) med mindre end 1 kolonidannende enhed (cfu) pr. milliliter eller mindre end 1 cfu pr. gram (vådvægt) dyreplanktonprøver,
- 2) *Escherichia coli* med mindre end 250 cfu pr. 100 milliliter,
- 3) intestinale enterokokker med mindre end 100 cfu pr. 100 milliliter.

Regel D-3

Krav til godkendelse af systemer til behandling af ballastvand

1. Med forbehold for nr. 2 skal systemer til behandling af ballastvand, som bruges til at overholde denne Konvention, være godkendt af myndigheden i overensstemmelse med de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

2. Systemer til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer eller præparater indeholdende et eller flere aktive stoffer til at overholde denne Konvention, skal være godkendt af Organisationen på grundlag af en fremgangsmåde udarbejdet af Organisationen. Denne fremgangsmåde skal beskrive godkendelse og tilbagekaldelse af godkendelse af aktive stoffer, samt på hvilken måde stofferne kan anvendes. Ved tilbagekaldelse af godkendelse skal brugen af det aktuelle aktive stof eller de aktuelle aktive stoffer forbydes inden 1 år efter datoen for tilbagekaldelse.

3. Systemer til behandling af ballastvand, som anvendes til overholdelse af denne Konvention, skal være forsvarlige i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet.

Regel D-4

Prototypeteknologier for behandling af ballastvand

1. For alle skibe, der forud for datoen, hvor standarden i regel D-2 træder i kraft for skibet, deltager i et program godkendt af myndigheden for at afprøve og evaluere lovende teknologier til ballastvandbehandling, skal standarden i regel D-2 først gælde fra 5 (fem) år fra den dato, hvor skibet ellers ville være påkrævet at overholde standarden.

2. For alle skibe, der efter datoen, hvor standarden i regel D-2 træder i kraft for skibet, deltager i et program, som er godkendt af myndigheden i overensstemmelse med de af Organisationen udarbejdede retningslinjer, for at afprøve og evaluere lovende teknologier til ballastvandbehandling, som kan føre til behandlingsteknologier med en højere standard end standarden i regel D-2, skal standarden i regel D-2 ikke længere gælde i 5 (fem) år fra den dato, hvor pågældende teknologi blev installeret.

3. Ved oprettelse og gennemførelse af ethvert program for afprøvning og evaluering af lovende teknologier til ballastvandbehandling, skal parterne:

- 1) tage hensyn til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer, og
- 2) ikke tillade flere skibe end nødvendigt at deltage for at afprøve teknologierne på en effektiv måde.

4. Gennem hele afprøvnings- og evalueringsperioden skal behandlingssystemet betjenes konsekvent, og som det er konstrueret.

Regel D-5

Gennemgang af standarderne i Organisationen

1. Komitéen skal på et møde, der afholdes senest tre år før tidligste dato for ikrafttrædelse af standarden fastsat i regel D-2, foretage en evaluering, hvor det blandt andet skal bestemmes, om der findes hensigtsmæssige teknologier, som gør det muligt at opnå standarden, foretage en vurdering af kriterierne i nr. 2 samt en vurdering af socioøkonomiske virkninger, især i forhold til udviklingslandenes, og særlig de små udviklingsøstaters udviklingsbehov. Komitéen skal ligeledes, hvor dette er hensigtsmæssigt, foretage periodiske

evalueringer med henblik på at se nærmere på gældende krav for skibe nævnt i regel B-3 nr. 1 og ethvert andet aspekt ved ballastvandbehandling i dette bilag, herunder retningslinjer udarbejdet af Organisationen.

2. Sådanne evalueringer af hensigtsmæssige teknologier skal også tage hensyn til:

- 1) sikkerheden i forhold til skibet og mandskabet,
- 2) miljøacceptabilitet, dvs. at de ikke skaber flere eller større miljøvirkninger, end de forebygger,
- 3) anvendelighed, dvs. om de er forenelige med skibets konstruktion og drift,
- 4) omkostningseffektivitet, dvs. økonomi, og
- 5) biologisk effektivitet med hensyn til at fjerne eller på anden måde gøre skadelige vandorganismer og patogener i ballastvand ikke-levedygtige.

3. Komitéen kan nedsætte en gruppe eller flere grupper til at foretage den eller de i nr. 1 nævnte evalueringer. Komitéen skal træffe afgørelse om sammensætningen, mandatet og specifikke spørgsmål til drøftelse i hver enkelt nedsat gruppe. Grupperne kan udarbejde og fremsætte forslag om ændringer til dette bilag til behandling af parterne. Kun parterne kan deltage i formuleringen af anbefalinger og ændringsvedtagelser, som beslutes af Komitéen.

4. Hvis parterne på grundlag af evalueringerne anført i denne regel bestemmer sig for at vedtage ændringerne i dette bilag, skal disse ændringer vedtages og træde i kraft i overensstemmelse med de i artikel 19 i denne Konvention fastsatte procedurer.

DEL E - KRAV TIL SYN OG CERTIFICERING MED HENSYN TIL BEHANDLING AF BALLASTVAND

Regel E-1

Syn

1. Skibe med bruttotonnage på 400 eller mere, som denne Konvention gælder for, med undtagelse af flydende platforme, flydende lagerenheder (FSU'er) og flydende produktionslagre og afskibningsenheder (FPSO'er), skal være genstand for syn, som nævnt nedenfor:

- 1) Et førstegangssyn før skibet tages i brug eller før certifikatet, som kræves i henhold til regel E-2 eller E-3, bliver udstedt første gang. Dette syn skal verificere, at den i henhold til regel B-1 krævede plan for behandling af ballastvand, og konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale eller processer, som er forbundet hermed, fuldt ud opfylder kravene i denne Konvention.
- 2) Et fornyelsessyn, der med mellemrum fastsættes af myndigheden, men som ikke må overstige 5 (fem) år, med undtagelse af hvor regel E-5 nr. 2, E-5 nr. 5, E-5 nr. 6 eller E-5 nr. 7 gælder. Dette syn skal verificere, at den i henhold til regel B-1 krævede plan for behandling af ballastvand, og konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale eller processer, som er forbundet hermed, fuldt ud opfylder kravene i denne Konvention.
- 3) Et mellemsyn inden for 3 (tre) måneder før eller efter den anden årsdag eller inden 3 (tre) måneder før eller efter den tredje årsdag for certifikatet, som skal træde i stedet for et af de årlige syn nævnt i nr. 1.4. Mellemsynene skal sikre at udstyret, forbundne systemer og processer for ballastvandbehandling fuldt ud opfylder de gældende krav i dette bilag og er i god driftsklar stand. Påtegning af sådanne syn skal påføres certifikater, der udstedes i henhold til regel E-2 eller E-3.
- 4) Et årligt syn inden 3 (tre) måneder før eller efter hver årsdag, herunder en generel inspektion af konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale eller processer forbundet med den i regel B-1 påkrævede plan for behandling af ballastvand til sikring af, at disse bliver vedligeholdt i overens-

stemmelse med nr. 9, og forbliver tilfredsstillende for den rutefart skibet er bestemt for. Påtegning af sådanne årlige syn skal påføres certifikater, der udstedes i henhold til regel E-2 eller E-3.

- 5) Et tillægssyn, som enten er et generelt eller delvist syn, alt efter forholdene, skal foretages efter en ændring, udskiftning eller betydelig reparation af konstruktion, udstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materiale, der kræves til overholdelse af denne Konvention fuldt ud. Synet skal være således, at det sikrer, at enhver sådan ændring, udskiftning eller betydelig reparation bliver effektivt udført således, at skibet opfylder kravene i denne Konvention. Påtegning af sådanne syn skal påføres certifikater, der udstedes i henhold til regel E-2 eller E-3.

2. Myndigheden skal fastsætte hensigtsmæssige tiltag for skibe, der ikke er omfattet af bestemmelserne i nr. 1 til sikring af, at gældende bestemmelser i denne Konvention overholdes.

3. Syn af skibe til håndhævelse af bestemmelserne i denne Konvention skal udføres af myndighedens tjenestemænd. Imidlertid kan myndigheden overlade synene til enten synsmænd udpeget til formålet eller til organisationer godkendt af denne.

4. En myndighed, der udpeger synsmænd eller godkender organisationer til at udføre syn anført i nr. 3, skal som minimum bemyndige sådanne udpegede synsmænd eller godkendte organisationer²⁾ til at:

- 1) kræve, at det eller de skib(e) de syner, overholder bestemmelserne i denne Konvention, og
- 2) udføre syn og inspektioner såfremt de anmodes om det af de pågældende myndigheder af en havnestat som er part.

5. Myndigheden skal underrette Organisationen om de særlige ansvarsforhold og pligter underlagt den myndighed, der er uddelegeret til de udpegede synsmænd eller godkendte organisationer, til fremsendelse til parterne til oplysning af deres tjenestemænd.

6. Såfremt myndigheden, en udpeget synsmand eller en godkendt organisation fastslår, at skibets ballastvandbehandling ikke stemmer overens med specifikationerne i certifikatet påkrævet i henhold til regel E-2 eller E-3 eller er sådan, at skibet ikke er egnet til at sejle uden, at dette ville medføre fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser, skal synsmanden eller Organisationen straks sikre sig, at korrigerings tiltag gennemføres for at få skibet til at overholde reglerne. En synsmand eller organisation skal straks underrettes, og vedkommende skal sikre, at certifikatet bliver udstedt eller eventuelt tilbagekaldt. Hvis skibet ligger i en anden parts havn, skal de pågældende myndigheder i havnestaten straks underrettes. Når en af myndighedens offentlige tjenestemænd, en udpeget synsmand eller en godkendt organisation har underrettet pågældende myndigheder i havnestaten, skal regeringen i den pågældende havnestat give tjenestemanden, synsmanden eller Organisationen al nødvendig hjælp, således at de pågældende kan udføre deres pligter i henhold til denne regel, herunder ethvert tiltag nævnt i artikel 9.

7. Såfremt et skib bliver udsat for en ulykke, eller der opdages en fejl som i væsentlig grad påvirker skibets evne til at gennemføre ballastvandbehandling i overensstemmelse med denne Konvention, skal ejeren, operatøren eller en anden person med ansvar for skibet, ved første anledning, underrette den for udstedelsen af pågældende certifikat ansvarlige myndighed, godkendte organisation eller udpegede synsmand, som skal sørge for, at der bliver iværksat undersøgelser, der skal afgøre nødvendigheden af et i henhold til nr. 1 påkrævet syn. Hvis skibet befinder sig i en havn, der tilhører en anden konventionspart, skal ejeren, operatøren eller anden ansvarshavende person ligeledes straks underrette de pågældende myndigheder i havnestaten, og den udpegede synsmand eller den godkendte organisation skal forsikre sig om, at en sådan afrapportering har fundet sted.

8. I alle tilfælde skal den pågældende myndighed fuldt ud garantere synets fuldstændighed og effektivitet og skal påtage sig at sikre gennemførelsen af tiltag, der er nødvendige for opfyldelse af denne forpligtelse.

9. Skibets tilstand samt skibets udstyr, systemer og processer skal holdes ved lige i overensstemmelse med bestemmelserne i denne Konvention for at sikre, at skibet i enhver henseende vil være i stand til at sejle, uden at dette medfører fare for skade på miljø, sundhed, ejendom eller resurser.

10. Efter et syn af skibet i henhold til nr. 1 er fuldført, skal der ikke ændres i konstruktion, udstyr, tilbehør, anordninger eller materiale forbundet med plan for behandling af ballastvand, som påkrævet i henhold til regel B-1, og omfattet af synet, uden godkendelse fra myndigheden, med undtagelse af ren udskiftning af et sådant udstyr eller tilbehør.

Regel E-2

Udstedelse eller godkendelse af certifikat

1. Myndigheden skal sikre, at der til ethvert skib under regel E-1, bliver udstedt et certifikat efter vellykket gennemførelse af et syn udført i overensstemmelse med regel E-1. Et certifikat udstedt på vegne af en part skal godkendes af de andre parter og skal for alle formål i Konventionen anses for at have samme gyldighed som et certifikat udstedt af disse.

2. Certifikater skal udstedes enten af myndigheden eller af en person eller organisation, der er behørigt bemyndiget af myndigheden. I alle tilfælde påtager myndigheden sig det fulde ansvar for certifikatet.

Regel E-3

Udstedelse eller godkendelse af et certifikat ved en anden part

1. Efter anmodning fra myndigheden kan en anden part sørge for at få skibet synet og såfremt den finder det godtgjort, at bestemmelserne i denne Konvention er overholdt, skal den udstede eller bemyndige udstedelse af et certifikat til skibet og, når det er hensigtsmæssigt, godkende eller bemyndige godkendelse af det pågældende certifikat på skibet i overensstemmelse med dette bilag.

2. Der skal hurtigst muligt fremsendes en kopi af certifikatet og en kopi af synsrapporten til den anmodende myndighed.

3. Et certifikat udstedt på denne måde skal indeholde en erklæring om, at det er blevet udstedt efter anmodning fra myndigheden, og det skal have samme gyldighed og godkendes på samme måde som et certifikat udstedt af myndigheden.

4. Der skal ikke udstedes certifikat til skibe, der er berettiget til at føre flaget for en stat der ikke er part.

Regel E-4

Certifikatets udformning

Certifikatet skal udstedes på et af den udstedende parts officielle sprog i overensstemmelse med skemaet i tillæg 1. Hvis sproget ikke er engelsk, fransk eller spansk skal teksten indeholde en oversættelse til et af de nævnte sprog.

*Regel E-4***Certifikatets varighed og gyldighed**

1. Et certifikat skal udstedes for en periode, der fastsættes af myndigheden, og som ikke overstiger 5 (fem) år.

2. I tilfælde af fornyelsessyn:

- 1) Såfremt fornyelsessynet fuldføres inden for 3 (tre) måneder før udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat, uden hensyn til kravene i nr. 1, være gyldigt fra datoen for fuldførelse af fornyelsessynet til en dato, der ikke er senere end 5 (fem) år efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat.
- 2) Gennemføres fornyelsessynet efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra datoen for gennemførelse af fornyelsessynet til en dato ikke senere end 5 (fem) år efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat.
- 3) Hvis fornyelsessynet bliver gennemført mere end tre måneder efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra datoen for gennemførelse for fornyelsessynet til en dato ikke senere end fem år efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat.

3. Såfremt et certifikat er udstedt for en periode på mindre end 5 (fem) år, kan myndigheden forlænge certifikatets gyldighed ud over udløbsdatoen til den maksimale periode anført i nr. 1, såfremt synene anført i regel E-1 nr. 1.3, som gælder, når et certifikat er udstedt for en periode på 5 (fem) år, gennemføres på en hensigtsmæssig måde.

4. Såfremt et fornyelsessyn er blevet udført og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller forefindes ombord på skibet før udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, kan personen eller Organisationen bemyndiget af myndigheden, godkende det eksisterende certifikat, og et sådant certifikat skal godkendes som gyldigt i endnu en periode, som ikke overstiger 5 (fem) måneder fra udløbsdatoen.

5. Hvis et skib på tidspunktet for certifikatets udløb ikke ligger i en havn til syn, kan myndigheden forlænge gyldighedsperioden for certifikatet, dog skal denne forlængelse alene ske for at tillade skibet at gennemføre dennes rejse til havnen, hvor det skal synes, og kun i tilfælde hvor det forekommer ret og rimeligt at gøre dette. Intet certifikat skal kunne forlænges for en periode på mere end 3 (tre) måneder, og et skib, som får en sådan forlængelse, skal ikke ved ankomst i havnen, hvor det skal synes, have ret til, på grundlag af forlængelsen, at forlade denne havn uden at have et nyt certifikat. Når fornyelsessynet er gennemført, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato ikke senere end 5 (fem) år efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, før forlængelsen blev givet.

6. Et certifikat som er udstedt til et skib, som foretager korte rejser, og som ikke er forlænget efter ovenstående bestemmelser i denne regel, kan forlænges af myndigheden for en periode på op til en måned fra den udløbsdato, der er angivet derpå. Når fornyelsessynet er gennemført, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato ikke senere end 5 (fem) år efter udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, før forlængelsen blev givet.

7. I særlige tilfælde, som fastsat af myndigheden, behøver et nyt certifikat ikke at være dateret fra udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, således som det er påkrævet i henhold til nr. 2.2, nr. 5 eller 6 i denne regel. Under sådanne særlige omstændigheder skal det nye certifikat gælde til en dato ikke senere end 5 (fem) år efter gennemførelsesdatoen for fornyelsessynet.

8. Hvis et årligt syn gennemføres før den periode, der er anført i regel E-1,

- 1) skal den årssdag, der er anført på certifikatet ændres ved påtegning til en dato, der ikke skal være mere end 3 (tre) måneder senere end den dato, hvor synet blev gennemført.
 - 2) skal det efterfølgende årlige syn eller mellemsyn påkrævet i henhold til regel E-1 være gennemført inden for intervallerne fastsat i anførte regel på basis af den nye årssdag.
 - 3) kan udløbsdatoen forblive ændret såfremt der udføres et årligt syn eller flere årlige syn, således at maksimumintervallerne mellem synene fastsat i regel E-1 ikke overskrides.
9. Et certifikat udstedt i henhold til regel E-2 eller E-3 skal ikke længere være gyldigt
- 1) hvis konstruktion, udstyr, system, tilbehør, anordninger og materiale påkrævet til fuld overholdelse af denne Konvention ændres, skiftes ud eller i væsentlig grad repareres, og certifikatet ikke påtegnes i overensstemmelse med dette bilag,
 - 2) hvis skibet overføres til en anden stats flag. Et nyt certifikat skal alene udstedes såfremt parten, der udsteder det nye certifikat, finder det fuldstændig godtgjort, at skibet opfylder kravene i regel E-1. Ved overførsel mellem parterne skal den part, hvis flag skibet havde ret til at føre, såfremt denne bliver anmodet om dette inden tre måneder efter, at overførslen har fundet sted, snarest muligt sende kopier til myndigheden af de certifikater, som skibet transporterede før overførslen og kopier af den relevante synsrapport, såfremt disse er tilgængelige,
 - 3) såfremt de relevante syn ikke er gennemført inden for den periode, der er anført i regel E-1 nr. 1, eller
 - 4) hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med regel E-1 nr.1.

TILLÆG 1

BLANKET TIL INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR BEHANDLING AF BALLASTVAND

Internationalt certifikat for behandling af ballastvand

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter (i det følgende benævnt »Konventionen«) efter bemyndigelse fra regeringen i

.....
(fuldstændig angivelse af landet)

ved
(fuldstændig angivelse af den pågældende person eller organisation, der er bemyndiget i henhold til bestemmelserne i Konventionen)

Nærmere beskrivelse af skibet¹⁾

Skibets navn

Kendingsnummer eller bogstaver

Hjemsted

Bruttotonnage

IMO-nummer²⁾

Byggeda-
to

Ballastvandkapacitet (i kubikme-
ter)

Nærmere oplysninger om den(de) metode(r) til behandling af ballastvand, der anvendes

Anvendt metode til behandling af ballast-
vand

Data indsat (hvis rele-
vant)

Producentens navn (hvis rele-
vant)

¹⁾ Alternativt kan den nærmere beskrivelse af skibet placeres horisontalt i bokse.

²⁾ IMO-nummerordningen vedtaget af Organisationen i resolution A. 600(15).

Den(de) vigtigste metode(r) til behandling af ballastvand på skibet er:

- i overensstemmelse med regel D-1
- i overensstemmelse med regel D-2 (beskriv).....
- skibet reguleres af regel D-4-4

DET BEKRÆFTES HERVED:

1. at skibet er synet i overensstemmelse med regel E-1 i bilaget til Konventionen, og
2. at synet viser, at behandlingen af ballastvand på skibet overholder bilaget til Konventionen.

Dette certifikat er gyldigt indtil under forudsætning af,
at der foretages syn i overensstemmelse med regel E-1 i bilaget til Konventionen.

Fuldføringsdatoen for synet, som dette certifikat er baseret på: dd/mm/åååå

Udstedt i
(Stedet hvor certifikatet udstedes)

.....
(Udstedelsesdato)

.....
(Underskrift af bemyndiget tjenestemand, der udsteder certifikatet)

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING OM ÅRLIGT/ÅRLIGE SYN OG MELLEMSYN

DET BEKRÆFTES HERVED, at ved syn som fastsat i regel E-1 i bilaget til Konventionen, blev det besluttet, at skibet opfylder de pågældende bestemmelser i Konventionen.

Årligt syn: Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)
 Sted
 Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

Årligt syn*/mellemsyn*: Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)
 Sted
 Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

Årligt syn*/mellemsyn*: Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)
 Sted
 Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

Årligt syn: Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)
 Sted
 Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

* Slet, det der ikke passer

ÅRLIGT SYN/MELLEMSYN**I OVERENSSTEMMELSE MED REGEL E-5 NR. 8.3**

DET BEKRÆFTES HERVED, at ved årligts syn/mellemsyn* i overensstemmelse med regel E-5 nr. 8.3 i bilaget til Konventionen blev det besluttet, at skibet opfylder de pågældende bestemmelser i Konventionen.

Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)

Sted

Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING HVOR FORNYELSESSYNET ER BLEVET FULDFØRT OG REGEL E-5 NR. 3 GÆLDER

Skibet opfylder de gældende bestemmelser i denne Konvention, og dette certifikat skal, i overensstemmelse med regel E-5 nr. 3 i bilaget til Konventionen, godkendes som gyldig indtil.....

Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)

Sted

Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

PÅTEGNING HVOR FORNYELSESSYNET ER BLEVET GENNEMFØRT OG REGEL E-5 NR. 4 GÆLDER

Skibet opfylder de gældende bestemmelser i denne Konvention, og dette certifikat skal, i overensstemmelse med regel E-5 nr. 4 i bilaget til Konventionen, godkendes som gyldig indtil

Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)

Sted

Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

* Slet, det der ikke passer

**PÅTEGNING OM FORLÆNGELSE AF GYLDIGHEDEN AF CERTIFIKATET INDTIL SKIBET
ANKOMMER TIL SYNHAVNEN ELLER EN PERIODE**

HVOR REGEL E-5 NR. 5 ELLER E-5 NR. 6 GÆLDER

Dette certifikat skal, i overensstemmelse med regel E-5 nr. 5 eller E-5 nr. 6* i bilaget til

Konventionen, godkendes som gyldig indtil.....

Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)

Sted

Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

**PÅTEGNING OM FREMSKYNDELSE AF ÅRS DAG I TILFÆLDE HVOR REGEL E-5 NR. 8
GÆLDER**

I overensstemmelse med regel E-5 nr. 8 i bilaget til Konventionen, er den nye årssdag.....

Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)

Sted

Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

I overensstemmelse med regel E-5 nr. 8 i bilaget til Konventionen, er den nye årssdag.....

Underskrift
(underskrift af behørig bemyndiget tjenestemand)

Sted

Dato

(Myndighedens segl eller stempel)

* Slet, det der ikke passer

TILLÆG II

BLANKET TIL BALLASTVANDJOURNAL

INTERNATIONAL KONVENTION OM KONTROL OG BEHANDLING AF SKIBES BALLASTVAND OG SEDIMENTER

I perioden fra:..... til

Skibets navn

IMO-nummer

Bruttotonnage

Flag

Samlet ballastvandkapacitet (i kubikmeter)

Skibet har en plan for behandling af ballastvand

Diagram over skibet, der viser ballastvandtanke:

1. Indledning

I overensstemmelse med regel B-2 i bilaget til Den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter, skal hver ballastvandoperation journaliseres. Dette omfatter udtømning til søs og til modtagefaciliteter.

2. Ballastvand og ballastvandbehandling

»Ballastvand« betyder vand med suspenderede stoffer, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, dybgang, stabilitet eller spændinger. Behandlingen af ballastvand skal ske i overensstemmelse med en godkendt plan for behandling af ballastvand samtidig med, at der skal tages hensyn til retningslinjerne³⁾ udarbejdet af Organisationen.

3. Indførelser i ballastvandjournalen

Indførelser i ballastvandjournalen skal ske i hvert af følgende tilfælde:

3.1 Når ballastvand tages ombord:

- 1) dato, klokkeslet og havnens eller indtagningsanlæggets position (havn eller længdegrad/breddegrad), dybde hvis uden for havn,
- 2) anslået indtagningsvolumen i kubikmeter
- 3) undertegnelse af den tjenestemand, der er ansvarlig for operationen.

3.2 Når ballastvand cirkuleres eller behandles til ballastvandbehandlingsformål:

- 1) dato og klokkeslet for operationen
- 2) anslået indtagnings- og cirkuleringsvolumen (i kubikmeter)
- 3) hvorvidt udført i overensstemmelse med plan for behandling af ballastvandet

4) undertegnelse af den tjenestemand, der er ansvarlig for operationen.

3.3 Når ballastvand udtømmes i havet:

- 1) dato, klokkeslet og havnens eller indtagningsanlæggets position (havn eller længdegrad/breddegrad)
- 2) anslået udledt volumen i kubikmeter og tilbageværende volumen i kubikmeter
- 3) hvorvidt en godkendt plan for behandling af ballastvand var implementeret før udslippet
- 4) undertegnelse af den tjenestemand, der er ansvarlig for operationen.

3.4 Når ballastvand udtømmes til en modtagefacilitet:

- 1) dato, klokkeslet og indtagningssted
- 2) dato, klokkeslet og udtømningssted
- 3) havn eller facilitet
- 4) anslået udtømnings- eller indtagningsvolumen, i kubikmeter
- 5) hvorvidt en godkendt plan for behandling af ballastvand var implementeret før udtømningen
- 6) undertegnelse af den tjenestemand, der er ansvarlig for operationen.

3.5 Utilsigtet eller anden usædvanlig indtagning eller udtømning af ballastvand:

- 1) dato og klokkeslet for hændelse
- 2) havn eller skibets position på tidspunktet for hændelse
- 3) anslået volumen af udtømt ballastvand
- 4) omstændighederne omkring indtag, udtømning, udstrømning eller tab, årsagen og generelle bemærkninger.
- 5) hvorvidt en godkendt plan for behandling af ballastvand var implementeret før udtømningen
- 6) undertegnelse af den tjenestemand, der er ansvarlig for operationen.

3.6 Supplerende driftsmetode og generelle bemærkninger

4. Volumen af ballastvand

Volumen af ballastvand ombord bør anslås i kubikmeter. Ballastvandjournalen indeholder mange henvisninger til anslået volumen af ballastvand. Det anerkendes, at det kan være vanskeligt at anslå volumen af ballastvand nøjagtigt.

REGISTRERING AF BALLASTVANDOPERATIONER

EKSEMPEL PÅ SIDE I BALLASTVANDJOURNALEN

Skibets navn

Kendingsnummer eller bogstaver

Dato	Enheder (antal)	Arbejdsoperationer/undertegnelse af ansvarshavende tjenestemand

Skibsførers underskrift.....

- 1) Der henvises til ISM-standarden vedtaget af Organisationen ved resolution A. 741(18) med ændringer.
- 2) Der henvises til de af Organisationen vedtagne retningslinjer i resolution A. 739(18), med eventuelle ændringer vedtaget af Organisationen, og specifikationer vedtaget af Organisationen i resolution A. 789(19), med eventuelle ændringer foretaget af Organisationen.
- 3) Der henvises til Retningslinjer om kontrol og behandling af skibes ballastvand til reducere overførsel af skadelige vandorganismer og patogener vedtaget af Organisationen i resolution A. 868(20).

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som ændret ved § 15 i lov nr. 484 af 11. maj 2010, foretages følgende ændringer:

Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle (EF-fuglebeskyttelsesdirektivet), (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1), som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, (EU-Tidende 2006 nr. L 363, side 368), dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7), som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, (EU-Tidende 2006 nr. L 363, side 368), dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, (EF-Tidende 1994 nr. L 319, side 20), som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002, (EU-Tidende 2002 nr. L 324, side 53), dele af Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemslandenes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol), (EF-Tidende 1995 nr. L 157, side 1), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, (EU-Tidende 2004 nr. L 143, side 56), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006, (EU-Tidende 2006 nr. L 102, side 15), samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, (EU-Tidende 2005 nr. L 255, side 11).

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EF-Tidende 1985/337/EØF, nr. L 175, side 40, som ændret ved direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997, EF-Tidende 1997, nr. L 73, side 5, dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, EF-Tidende 1994, nr. L 319, side 20, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002, EF-Tidende 2002, nr. L 324, side 53, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, EF-Tidende 2002, nr. L 208, side 10, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse, EF-Tidende 2003, nr. L 156, side 17, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, EU-Tidende 2004, nr. L 143, side 56, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 15, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, EU-Tidende 2005, nr. L 255,

§ 2.Loven omfatter følgende:

- 1) Danske skibe og skibe, der befinder sig på dansk søterritorium.
- 2) Danske luftfartøjer og luftfartøjer, der befinder sig på eller over dansk søterritorium.
- 3) Danske platforme og platforme, der befinder sig på dansk søterritorium eller på dansk kontinental-sokkelområde.
- 4) Danske rørledninger til transport af kulbrinter og hjælpestoffer og rørledninger til transport af kulbrinter og hjælpestoffer på dansk søterritorium eller på dansk kontinentalsokkelområde.
- 5) Udenlandske skibe, der befinder sig i de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret.
- 6) Udenlandske skibe, der befinder sig uden for de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret.

*Stk. 2.*Loven omfatter ikke orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikkekommerciel stats-tjeneste.

*Stk. 3.*Skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer), er ikke omfattet af bestemmelserne i § 20, stk. 1, og kapitel 12. Ved anvendelsen af beføjelserne i kapitlerne 2, 6, 7 og 10 kan miljøministeren dog fastsætte særlige regler for lystfartøjer.

§ 6.Ved nærmeste kyst forstås i denne lov den basislinje, hvorfra det ydre territorialfarvand er fastlagt i overensstemmelse med international ret.

Stk. 2. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om, hvad der i nærmere angivne havområder forstås ved nærmeste kyst.

side 11, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/123/EF af 21. oktober 2009, EU-tidende 2009, nr. L 280, side 52, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, s. 57, samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2010 om beskyttelse af vilde fugle (kodificeret udgave), EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.«

2.I § 2, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »2,«: » 5 a,«.

3.I § 2 indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.*Loven omfatter havbrug, der er beliggende mere end 1 sømil fra kysten.«

4.I § 6, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Ved kysten forstås i lovens regler om havbrug den daglige højeste vandstandslinje.«

§ 12. Ved flydende stoffer forstås i denne lov stoffer, hvis damptryk ikke overstiger 2,8 kp/cm² ved en temperatur på 37,8°C.

§ 13. På dansk søterritorium må udtømning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, bortset fra vand, ikke finde sted.

Stk. 2. I de eksklusive økonomiske zoner eller uden for dansk søterritorium i øvrigt må udtømning af de af stk. 1 omfattede stoffer kun finde sted i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i medfør af § 14.

5.I § 12 indsættes efter »37,8°C«: », bortset fra vand«.

6.I § 13, *stk. 1*, udgår: », bortset fra vand,« og i *stk. 2* ændres: »de af stk. 1 omfattede stoffer« til: »flydende stoffer, som transporteres i bulk,«.

7. Efter § 19 indsættes før kap. 6:

»Kapitel 5 a

Ballastvand og sedimenter

§ 19 a. Ved ballastvand forstås vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

Stk. 2. Ved sedimenter forstås bundfald fra et skibs ballastvand.

Stk. 3. Ved godkendt anlæg forstås i dette kapitel anlæg til behandling af ballastvand, hvor anlægget er typegodkendt i henhold til § 19 c.

Stk. 4. Anlæg, der er godkendt af en hertil udpeget myndighed eller virksomhed i en stat, som har tiltrådt ballastvandkonventionen, sidestilles med anlæg godkendt efter § 19 c.

§ 19 b. Udtømning af ballastvand må kun finde sted i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, og regler fastsat i medfør af dette kapitel. Behandling af ballastvand skal ske ved anvendelse af et godkendt og funktionsdygtigt anlæg, der lever op til internationalt fastsatte behandlingsstandarder.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om udtømning af ballastvand, herunder regler om udskiftning og behandling af ballastvand.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at miljøministeren i visse tilfælde kan dispensere fra krav om behandling fastsat i medfør af stk. 2. Miljøministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at den ansvarlige for skibets drift i forbindelse med en ansøgning om dispensation for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser af risici forbundet med udtømning af ubehandlet

ballastvand, herunder om omfanget og indholdet af sådanne undersøgelser.

Stk. 4. Miljøministeren kan fastsætte regler om godkendelse af forsøgsprogrammer for ballastvandteknologier, herunder om, at skibe, der deltager i sådanne programmer, ikke skal overholde krav om behandling fastsat i medfør af stk. 2.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder, hvor udtømmning af ubehandlet ballastvand må ske.

§ 19 c. Miljøministeren typegodkender anlæg til behandling af ballastvand for så vidt angår anlæggets evne til at overholde behandlingskrav fastsat i medfør af § 19 b, stk. 2, og indhenter fra økonomi- og erhvervsministeren den del af typegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed i medfør af lov om sikkerhed til søs.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, herunder om, hvilke oplysninger en ansøgning om typegodkendelse skal indeholde, og om inddragelse af FN's søfartsorganisation. Miljøministeren kan herunder fastsætte regler om, at den, der ansøger om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser, der dokumenterer, at anlægget lever op til de fastsatte behandlingsstandarder. Ansøgeren betaler det beløb på 50.000 USD, som FN's Søfartsorganisation opkræver, når Organisationen skal inddrages i behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse.

Stk. 3. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at varetage den i stk. 1 nævnte typegodkendelse.

Stk. 4. Miljøministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes og klassifikationsselskabernes omkostninger i forbindelse med deres behandling af ansøgninger om typegodkendelse af de i stk. 1 nævnte anlæg.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser om typegodkendelse på Miljøministeriets område truffet af klassifikationsselskaber, som er autoriseret efter stk. 3.«

§ 24. Miljøministeren kan efter forhandling med transport- og energiministeren fastsætte regler og træffe bestemmelse om oprettelse og indretning af anlæg til modtagelse af rester af olie, skadelige flydende stoffer, ozonlagnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder ozonlagnedbrydende stoffer, kloakspildevand samt affald i havne. Det kan i den forbindelse pålægges bunkringsvirksomheder, virksomheder, som foretager afskibning eller modtagelse af olie eller af skadelige flydende stoffer, skibsreparationsvirksomheder samt skibsophugningsanlæg at etablere modtageanlæg for olie- eller kemikalieblandet ballast- og tankskyllevand. Skibsreparationsvirksomheder og skibsophugningsanlæg kan endvidere pålægges at etablere modtageanlæg for ozonlagnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder ozonlagnedbrydende stoffer.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om udarbejdelse af affaldsplaner for de anlæg, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om skibes pligt til at benytte de anlæg, der er nævnt i stk. 1, samt regler om skibes anmeldelsespligt.

Stk. 4. Miljøministeren kan fastsætte regler for kontrol med skibenes benyttelse af de anlæg, der er nævnt i stk. 1.

8.I § 24, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »skadelige flydende stoffer,«: »sedimenter fra ballastvandtanke,« og i 2. *pkt.*, indsættes efter »modtageanlæg for«: »sedimenter fra ballastvandtanke og«.

9.Efter § 24 indsættes før kapitel 9:

»Kapitel 8 a

Miljøvurdering af og VVM-tilladelse til havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten

§ 24 a. Havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten må ikke anlægges eller påbegyndes, før miljøministeren har meddelt, at det anmeldte projekt antages ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt, og derfor ikke er VVM-pligtigt, eller miljøministeren har meddelt tilladelse til at igangsætte det anmeldte projekt på grundlag af en gennemført VVM-procedure, jf. stk. 4.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter regler om, at den ansvarlige for et havbrugsprojekt skal indgive en skriftlig anmeldelse om etablering, udvidelse eller ændring af et projekt, som er omfattet af stk. 1, og om hvilke oplysninger anmeldelsen skal indeholde.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om, hvilke kriterier og grænseværdier, der skal lægges til grund

for vurderingen af, om et anmeldt projekt må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt.

Stk. 4. Miljøministeren fastsætter regler om kravene til vurderingerne af et projekts virkninger på miljøet, herunder om miljørapport, høringsnotat og offentliggørelse.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at den ansvarlige for projektet for egen regning lader udarbejde miljørapport som grundlag for myndighedens vurdering af projektets virkninger på miljøet.«

10.Efter § 42 indsættes:

»§ 42 a. Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i 1. pkt. nævnte beføjelser.

Stk. 2. Miljøministeren kan træffe foranstaltninger svarende til de i stk. 1 nævnte over for platforme, såfremt der fra platformen er sket eller er fare ud-tømmning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.

Stk. 3. Miljøministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end nævnt i stk. 1 og 2, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre betydelig luftforurening eller alvorlige skader for havmiljøet.

Stk. 4. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 5. Miljøministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationselskab og årsagen til tilbageholdelsen.«

11.Efter § 42 a indsættes:

»§ 42 b.Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømning af ballastvand, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i 1. pkt. nævnte beføjelser.

Stk. 2. Miljøministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end nævnt i stk. 1, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet.

Stk. 3. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1 og 2 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 4. Miljøministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab og årsagen til tilbageholdelsen.«

§ 43. Forsvarsministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Stk. 2. Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet

12. § 43, stk. 2, 3 og 6 ophæves.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 2 og 3.

eller luften. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i 1. pkt. nævnte beføjelser.

Stk. 3. Miljøministeren kan træffe foranstaltninger svarende til de i stk. 1 og 2 nævnte over for platforme.

Stk. 4. Miljøministeren henholdsvis forsvarsministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end de nævnte i stk. 1-3, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre betydelig luftforurening eller alvorlige skader for havmiljøet.

Stk. 5. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-4 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 6. Miljøministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab og årsagen til tilbageholdelsen.

§ 49. Afgørelser efter denne lov meddeles skriftligt til adressaten. Afgørelse om dumpning af optaget havbundsmateriale samt afgørelser truffet i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, meddeles tillige klageberettigede personer, organisationer og myndigheder, jf. § 52, og de myndigheder, der i øvrigt har været inddraget i sagens behandling. Afgørelser skal dog alene meddeles de landsdækkende foreninger og organisationer, der er nævnt i § 52, stk. 2, nr. 3 og 4, når de har anmodet miljøministeren om at modtage underretning om afgørelserne, jf. § 49, stk. 4 og 5.

Stk. 2. Meddelelse til de personer, der er nævnt i § 52, stk. 1, nr. 1, kan finde sted ved offentlig annoncering.

Stk. 3. Lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, kan meddele miljøministeren, at de ønsker underretning om afgørelser efter § 26, kapitel 14 a eller i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, jf. § 52, stk. 2. En lokal forening eller organisation skal samtidig fremsende vedtægter, der dokumenterer, at den er lokalt organiseret, og at dens hovedformål er beskyttelse af natur og miljø. Tilsvarende

13.I § 43, stk. 4, udgår »Miljøministeren henholdsvis«, »-3« og »betydelig luftforurening eller«.

14.I § 43, stk. 4, der bliver stk. 2, ændres »forsvarsministeren« til: »Forsvarsministeren«.

15.I § 43, stk. 5, der bliver stk. 3, ændres »1-4« til »1 og 2«.

16.I § 43, stk. 5, der bliver stk. 3, udgår »eller den for platformen ansvarlige« og »eller platformen«.

17.I § 49, stk. 1, stk. 3 og stk. 4, indsættes efter »med hjemmel i«: »§ 19 b, stk. 3, og«.

gælder lokale foreninger og organisationer, der efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelserne berører sådanne interesser.

Stk. 4. Landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, kan meddele ministeren, at foreningen eller organisationen ønsker underretning om afgørelser efter § 26, kapitel 14 a eller i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2.

Stk. 5. Landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har til formål at varetage væsentlige rekreative interesser, har de i stk. 4 nævnte rettigheder, når afgørelserne berører sådanne interesser.

Stk. 6. Lokale afdelinger af landsdækkende foreninger er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 4 og 5.

§ 51. Følgende afgørelser kan påklages til det miljøklagenævn, der er nedsat i henhold til lov om miljøbeskyttelse:

1) Miljøministerens afgørelser om dumpning af optaget havbundsmateriale, jf. § 26, og ministerens afgørelse om foretagelse af undersøgelser heraf efter § 45 a.

2) Afgørelser truffet efter regler fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2.

3) Afgørelser efter kapitel 14 a.

Stk. 2. § 102, § 104, stk. 1 og 2, § 105, stk. 1 og 2, 1. pkt., § 106, stk. 1-3, og § 109 i lov om miljøbeskyttelse finder tilsvarende anvendelse ved Miljøklagenævnets behandling af sager efter stk. 1. Dog finder § 105, stk. 2, 2. pkt., i lov om miljøbeskyttelse tilsvarende anvendelse ved Miljøklagenævnets behandling af klagesager efter § 47 e, § 47 h og § 47 j, stk. 3.

Stk. 3. I stedet for de beskikkede sagkyndige medlemmer, der er angivet i § 105, stk. 2, 2. pkt., i lov om miljøbeskyttelse, medvirker ved behandling af klagesager efter § 26 og afgørelse om foretagelse af undersøgelser om optaget havbundsmateriale efter § 45 a sagkyndige medlemmer, der beskikkes af miljøministeren for 4 år ad gangen efter indstilling fra:

1) Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Arealudviklingsselskabet I/S, Transport- og Energiministeriet, Danmarks Fiskeriforening, For-

18.I § 51, stk. 1, indsættes før nr. 1, som nyt nummer:

»1) Afgørelser efter § 24 a, stk. 1, og afgørelser truffet efter regler fastsat med hjemmel i § 24 a, stk. 2-5.«

Nr. 1-3 bliver herefter nr. 2-4.

19.I § 51, stk. 1, indsættes efter nr. 1, som bliver nr. 2, som nyt nummer:

»3) Afgørelser om dispensationer truffet efter regler fastsat med hjemmel i § 19 b, stk. 3.«

Nr. 2 og 3, som bliver til nr. 3 og 4, bliver herefter til nr. 4 og 5.

20.I § 51, stk. 3, indsættes efter »efter«: »§ 19 b, stk. 3 og«.

eningen af Danske Ral- og Sandsugere og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i forening.

2) By- og Landskabsstyrelsen.

*Stk. 4.*I stedet for de beskikkede sagkyndige medlemmer, der er angivet i § 105, stk. 2, 2. pkt., i lov om miljøbeskyttelse medvirker ved behandling af klagesager i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, sagkyndige medlemmer, der beskikkes af miljøministeren for 4 år ad gangen efter indstilling fra:

1) Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Søfartens Ledere i forening.

2) Miljøstyrelsen og By- og Landskabsstyrelsen i forening.

*Stk. 5.*Miljøministeren skal nedsætte to udvalg blandt Miljøklagenævnets medlemmer, som kan henvise sager til behandling i selve Miljøklagenævnet. Miljøministeren kan fastsætte regler for udpegning af medlemmer og for udvalgets virksomhed.

*Stk. 6.*Klage efter stk. 1 indgives af de klageberettigede efter § 52 til den myndighed, der har truffet afgørelsen. Klage skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Når offentlig annoncering finder sted, jf. § 49, stk. 2, regnes klagefristen dog altid fra annonceringens dato. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag. Myndigheden sender umiddelbart efter klagefristens udløb klagen til Miljøklagenævnet ledsaget af den påklagede afgørelse og det materiale, der er indgået i sagens bedømmelse.

*Stk. 7.*Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets sammensætning og virksomhed ved behandlingen af sager i henhold til denne lov.

§ 51 a.Forbud eller påbud efter § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, over for skibe og platforme kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i medfør af lov om sikkerhed til søs. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.*I forbindelse med behandling af en klagesag efter stk. 1 indhenter Ankenævnet for Søfartsforhold en udtalelse om sagen fra en af miljøministeren udpeget sagkyndig.

*Stk. 3.*Klage efter stk. 1 indgives til Ankenævnet for Søfartsforhold.

21.I § 51 a, stk. 1, indsættes efter »efter«: »§ 42 a,«.

22.§ 51 a, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Forbud og påbud efter § 42 a, § 42 b, § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, over for skibe og platforme kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i med før af lov om sikkerhed til søs.«

Stk. 4. Klage efter stk. 1 skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Når offentlig annoncering finder sted, jf. § 49, stk. 2, regnes klagefristen dog altid fra annonceringens dato. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

§ 52. Afgørelser efter § 26 og kapitel 14 a samt afgørelser truffet efter regler, der er fastsat i medfør af § 33, stk. 2, kan påklages af

1) enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald,

2) kommunalbestyrelsen,

3) Sundhedsstyrelsen,

4) Forbrugerrådet,

5) Danmarks Fiskeriforening,

6) Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere,

7) Danmarks Rederiforening,

8) Bilfærgernes Rederiforening,

9) Arbejderbevægelsens Erhvervsråd,

10) Danske Havne og

11) Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

(FLID).

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte afgørelser kan endvidere påklages af

1) lokale foreninger eller organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, i det omfang foreningen eller organisationen har ønsket underretning om afgørelserne, jf. § 49, stk. 3,

2) lokale foreninger eller organisationer, der efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, i det omfang foreningen eller organisationen har ønsket underretning om afgørelserne, jf. § 49, stk. 3, når afgørelsen berører sådanne interesser,

3) landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, og

4) landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har til formål at varetage væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser.

Stk. 3. Miljøklagenævnet kan til efterprøvelse af klageberettigelsen forlange, at foreningen eller organisationen fremsender vedtægterne.

Stk. 4. Lokale afdelinger af landsdækkende foreninger er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 2.

Stk. 5. Et forbud eller påbud efter § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, kan påklages af afgørelsens adressat.

23.I § 52, stk. 1, indsættes efter »Afgørelser efter«: »§ 24 a, «.

24.I § 52, stk. 1, indsættes efter »i medfør af«: »19 b, stk. 3, og«.

25.I § 52, stk. 5, indsættes efter »efter«: »§ 42 a, «.

26. § 52, stk. 5, affattes således:

»Et forbud eller påbud efter § 42a, § 42 b, § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, kan påklages af afgørelsens adressat.«

§ 53 a. En klage over en godkendelse meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, har ikke opsættende virkning, medmindre Miljøklagenævnet bestemmer andet. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at visse godkendelser ikke må udnyttes inden for klagefristen, og at en klage skal have opsættende virkning.

§ 56. Såfremt der i denne lov eller i regler, der udstedes i medfør af denne lov, stilles krav om anvendelse af bestemte systemer og anlæg, skal disse være godkendt for så vidt angår danske skibe af økonomi- og erhvervsministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, for så vidt angår danske platforme af transport- og energiministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, og for så vidt angår udenlandske skibe af kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet eller konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe.

§ 57 a. Miljøministeren fastsætter med henblik på opfyldelse af De Europæiske Fællesskabers direktiver og beslutninger på naturbeskyttelsesområdet regler om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår

1) tilladelser kan meddeles efter § 26, stk. 1, og § 54, stk. 1, og efter regler udstedt i medfør af § 30, stk. 1-3,

2) godkendelser kan meddeles efter regler udstedt i medfør af § 33, stk. 2 og 3,

3) udarbejdelse af beredskabsplaner kan ske efter § 35, og

27.I § 53 a indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. En klage over en afgørelse meddelt i medfør af § 24 a, stk. 1, og regler, der er fastsat med hjemmel i § 24 a, stk. 2-5, har ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.«

28. § 53 a affattes således:

»§ 53 a. En klage over

1) en afgørelse om dispensation meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 19 b, stk. 3,

2) en afgørelse meddelt i medfør af § 24 a, stk. 1, og regler, der er fastsat med hjemmel i § 24 a, stk. 2-5, og

3) en godkendelse meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, har ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at visse godkendelser meddelt i medfør af regler fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, ikke må udnyttes inden for klagefristen, og at en klage skal have opsættende virkning.«

29.I § 56 indsættes efter »forebyggelse af forurening fra skibe«: », jf. dog reglerne for godkendelse af anlæg til behandling af ballastvand i § 19 a, stk. 3 og 4, og § 19 c«.

30.I § 57 a indsættes før nr. 1, som nye numre:

»1) meddelelse om ikke-VVM pligt kan gives, efter § 24 a, stk. 1, nr. 1,

2) tilladelse kan meddeles på baggrund af gennemført VVM-procedure efter § 24 a, stk. 1, nr. 2,«
Nr. 1-4, bliver herefter nr. 3-6.

31.I § 57 a indsættes som nr. 7:

»7) dispensationer kan meddeles efter regler udstedt i medfør af § 19 b, stk. 3,«

4) udpegning af nødområder og udarbejdelse af nødområdeplaner kan ske efter regler udstedt i medfør af § 37, stk. 1 og 2.

§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 47 c, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,

2) dumper optaget havbundsmateriale uden tilladelse, jf. § 26, stk. 1, eller tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,

3) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-4, forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2, eller påbud efter § 34 a, stk. 2 og 3, eller § 47 e,

4) modvirker undersøgelser efter § 42 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,

5) fjerner eller ændrer udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,

6) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og

7) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 3, eller § 47 f, stk. 2 og 3.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

Stk. 3. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller

2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, medmindre overtrædelsen er begået i indre territorielt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorielt farvand kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet eller af luften.

§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32 og 33, § 34 a, stk. 3, §§ 39-41 og 47, § 47 g, stk. 2, § 55,

32.I § 59, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »13,«: »§ 19 b, stk. 1,«.

33.I § 59, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 23, stk. 1,«: »§ 24 a, stk. 1,«.

34.I § 59, stk. 1, nr. 3, indsættes efter »efter«: »§ 42 a,« og »§ 43, stk. 1-4« ændres til: »§ 43, stk. 1-2«.

35. § 59, stk. 1, nr. 3, affattes således:

»3) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 42 a, § 42 b eller § 43, stk. 1-2, forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2, eller påbud efter § 34 a, stk. 2 og 3, eller § 47 e,«.

36.I § 61, stk. 1, indsættes efter »17-19,«: »§ 19 b, stk. 2-5,«.

37.I § 61, stk. 1, ændres »§§ 24, 28 og 30« til: »§ 24, § 24 a, stk. 2-5, §§ 28 og 30«.

stk. 2, § 55 a og § 58 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.

§ 63.Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømmning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømmning fra platforme, jf. kapitel 2, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32, kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.

Stk. 2-7...

§ 63 c.Skibe kan i sager om udledning til luften, herunder fare for udledning til luften, i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven tilbageholdes af politiet, miljøministeren eller den, som miljøministeren bemyndiger dertil.

Stk. 2. -9...

§ 40.Afgørelse om godkendelse efter dette kapitel træffes af kommunalbestyrelsen eller af miljøministeren. Ministeren fastsætter nærmere regler herom.

38.I § 63, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »kapitel 2,«: »ulovlig udtømmning af ballastvand, eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. kapitel 5 a,«.

39.I § 63 c, stk. 1, indsættes efter »Skibe kan i sager om«: »brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand eller udtømmning af ballastvand, herunder fare for udtømmning, og om«.

§ 2

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 1555 af 21. december 2010, foretages følgende ændring:

1.I § 40, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »Ministeren fastsætter nærmere regler herom«: », herunder om hvilke virksomheder kommunalbestyrelsen henholdsvis miljøministeren skal godkende«.

§ 3

*Stk. 1.*Loven træder i kraft den 1. juli 2011, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i § 1, nr. 2, 5-8, 11, 17, 19-20, 22, 24, 26, 28-29, 31-32, 35-36 og 38-39.

Stk. 3. § 1, nr. 1, 10, 12-16, 21, 25 og 34 træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 1 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.