

# NORDISKE ARBEJDSPAPIRER

## IMO's ballastvandskonvention i nordiske småsamfund

– resultater fra en nordisk workshop

*Frank Stuer-Lauridsen  
Jesper Sanderbo*

<http://dx.doi.org/10.6027/NA2017-901>  
NA2017:901  
ISSN 2311-0562

---

Dette arbejdspapir er udgivet med finansiel støtte fra Nordisk Ministerråd.  
Indholdet i arbejdspapiret afspejler dog ikke nødvendigvis Nordisk  
Ministerråds synspunkter, meninger, holdninger eller anbefalinger.

---

For:  
**Nordisk Ministerråd**

November | **2016**

Dokument type:  
**Rapport**

# Workshop om implementering af ballastvandskonventionen

<b>Date of issue</b> 16.11.2016	<b>Project number</b> 203	<b>LITEHAUZ ApS</b> Diplomvej 381 2800 Kgs. Lyngby Denmark  CVR: 30 55 73 28 Tel: +45 88708675  Web: www.litehauz.com
<b>Client:</b> Nordisk Ministerråd	<b>Client Ref:</b> Camilla Sederholm Julie Uldall Jensen	
<b>Developed by</b> Frank Stuer-Lauridsen Jesper Sanderbo	<b>Quality assured by:</b> Frank Stuer-Lauridsen Laura Thorsted	
<p><b>Preface</b></p> <p>I juni 2016 afholdte Nordisk Ministerråds Småsamfundsgruppe en workshop om implementering af IMOs ballastvandskonvention i nordiske småsamfund. Workshoppen fandt sted i København, og blev arrangeret i samarbejde med LITEHAUZ.</p> <p>Denne rapport er et samlet workshop- og projektdokument som indeholder information om selve workshoppens program og indhold, præsentationer, korte referater af workshopdeltagernes gruppearbejde og opsummeringer med fokus på de forvaltningsmæssige udfordringer og løsninger, som workshoppen er nået frem til.</p>		
<b>Revision No.</b> 02		<b>No. of pages</b> 13 + bilag

## Indhold

<b>Resumé på dansk .....</b>	<b>4</b>
<b>English summary .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Introduktion .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Workshoppens program og indhold.....</b>	<b>7</b>
2.1 Kontaktforum .....	8
2.2 Informationssøgning .....	8
<b>3 Diskussioner og gruppearbejde.....</b>	<b>9</b>
<b>4 Konklusioner .....</b>	<b>13</b>
<b>5 Bilag .....</b>	<b>14</b>
5.1 Program.....	14
5.2 Deltagerliste .....	15
5.3 Case til gruppearbejde .....	16
5.4 Præsentationer .....	17
Programpunkt 1: Velkomst .....	17
Programpunkt 3: Invasive arter – Miljøeffekter – Ballastvand - Monitering.....	17
Programpunkt Bonusinfo: Introduktion til biofouling retningslinjerne .....	17
Programpunkt 4: IMO's Ballastvandskonvention .....	17
Programpunkt 5: Ballastvand (oplæg af Morten Thrane Leth) .....	17
Programpunkt 5: Kontrol af skibe .....	17
Programpunkt 6: Informationssøgning.....	17
Programpunkt 7: Tekniske løsninger for havnestatskontrol .....	17

## Resumé på dansk

I takt med at IMO's ballastvandskonvention har nærmet sig ratifikation, er den blevet implementeret i den nationale lovgivning i flere nordiske lande. For at påbegynde og fremhjelpe samme proces i mindre nordiske lande, afholdte Nordisk Ministerråds Småsamfundsgruppe i juni 2016 en to-dags workshop i København for myndighedsrepræsentanter og eksperter fra Åland, Island, Grønland, Færøerne og Danmark. Målet med workshoppen var, jævnfør Nordisk Ministerråds oplæg, at oplyse deltagerne om, "hvordan småsamfundene på den mest enkle måde i lov og bekendtgørelser kan fastsætte de regler, der er obligatoriske ifølge konventionen, og hvordan øvrige af konventionens krav på en enkel måde kan implementeres". Denne rapport præsenterer workshoppens forløb, information og konklusioner.

Workshoppens første dag bestod hovedsagligt af informationsgivende oplæg og vidensdeling om relevante områder, herunder invasive arter, selve konventionens retningslinjer og havnestatskontrol. Derudover var der præsentationsrunde, hvor de repræsenterede lande gav et indblik i den forvaltningsmæssige opsætning på området, samt status for deres halvmiljølovgivning. Det stod klart, at hver nation har en unik tilgang til udformning af lovgivningen, og at den forvaltningsmæssige struktur varierer fra land til land.

Dag 2 indeholdt også oplæg om havnestatskontrol, men havde ellers fokus på gruppearbejde. Deltagerne blev præsenteret for en case, hvor et skib indsejler med ubehandlet ballastvand, grundet et defekt rensningsanlæg. Målet med denne opgave var, at skabe dialog om de udfordringer ballastvandskonventionen rummer med hensyn til implementering i lovgivning, samt at få deltagerne til at overveje de skridt der kan tages fremover, for at lette den administrative byrde.

Ballastvandskonventionen udstikker ikke retningslinjer for simpel implementering, men der er elementer, som mindre administrationer med fordel kan arbejde med fremadrettet, for at forenkle den praktiske implementering. Det gælder:

- Anvendelse af dispensationer til skibe på bestemte ruter eller i udvalgte områder (Regulering A-4 Dispensationer)
- Udvikle simple værktøjer til vurdering af risiko ved ballastvand i forbindelse med nødsituationer (Før-ankomst og Ved-ankomst vurderinger), herunder
  - Brug af self-monitoring data fra skibets renseanlæg
  - Prøver til indikativ analyse
- Etablering af muligheder for *ad hoc* behandling af ballastvand
- Procedure for tilladelse til- eller afvisning af udledning i særlige situationer

Disse teknisk-administrative muligheder er af forskellig værdi for Småsamfundsgruppens medlemmer afhængig af trafikmønsteret og risikoprofilen, men det etablerede netværk omkring ballastvand vil være værdifuldt for eksperterne fremadrettet både for formel og uformel erfaringsudveksling.

## English summary

The International Maritime Organization's (IMO) Ballast Water Management Convention will enter into force in September 2017, and the Nordic countries have begun the implementation in their national legislation. To support this process in the smaller Nordic countries a two-day workshop was arranged by the Nordic Council of Ministers Småsamfundsgruppe and LITEHAUZ ApS and held in Copenhagen in June 2016. The objective of the workshop was thus to initiate or further facilitate work towards a simple, but sufficient implementation of the Ballast Water Management Convention into national legislation of small Nordic societies. Participants were government representatives and experts from Åland, Iceland, Greenland, the Faroe Islands, and Denmark. This report summarizes the contents of the workshop, and results drawn from the discussions, with special attention to possible future actions to be taken by the participants.

The first day of the workshop consisted primarily of information-dense presentations on a suite of topics, such as aquatic invasive species, the Ballast Water Management Convention itself, and port state control. On the second day, time was allotted to group work, where the participants worked on a fictional case study, in which a ship was approaching with untreated ballast water because of a defective treatment system. The point of the case study was to motivate the participants to consider which steps to take in order to be prepared for problematic situations involving ballast water, and thus the implementation of the Ballast Water Management Convention in general.

Based on the group work and ensuing discussions, agreement was established that there are several steps the authorities can take to begin implementing the Ballast Water Management Convention in national legislation, regardless of national ratification status. Data should be retrieved about relevant invasive species regarding their origin and potential harmful effects. Additionally, information should be gathered about ships and routes most common in local waters, in case problematic situations should arise. This is especially important considering that sampling practices are not yet widespread, and require a significant amount of resources and training. Furthermore, a procedure should be developed to help deal with similar situations, where an unfamiliar vessel is involved. Finally, the national legislation should be shape in a way to explicitly allow the authorities to take measures to ensure the implementation of the Ballast Water Management Convention, such as the ability to reject discharge of ballast water.

The Ballast Water Management Convention does not stipulate guidance for simple implementation, but it does include elements that lesser administrations may emphasise to ease their implementation:

- Exemptions for vessels operating on defined routes or in defined areas (Regulation A-4 Exemptions)
- The development and use of simple tools for the assessment of risk of ballast water in emergency situations (Pre-arrival and On-arrival assessments), hereunder
  - The use of self-monitoring data from the vessel
  - Sampling for indicative analysis
- Establishing options for *ad hoc* treatment of ballast water
- Developing the procedure for approving or rejecting discharge in special situations

These technical-administrative options will have different implementation value for Småsamfundsgruppen's members depending on the traffic pattern and the risk profile. Regardless, the established network on ballast water will remain valuable for the experts of the participating countries on their path ahead.

## 1 Introduktion

IMO's Ballastvandskonvention (BVK) blev ratificeret i september 2016, og vil træde i kraft 8. september 2017. Flere nordiske lande har allerede udfærdiget national lovgivning, og de mindre nordiske nationer har på den baggrund ønsket at arbejde med omfanget af den praktiske implementering af den ny lovgivning.

Forberedelse af workshoppen har involveret de tilmeldte repræsentanter for myndighederne, som har besvaret et spørgeskema. Småsamfundsgruppens særlige problemstillinger og deltagernes ønsker til specifikke emner, som kendskab til eksisterende forvaltningstiltag, skibsfart, miljøforhold og ballastvand var derfor en del af forberedelsen af workshoppen. Det korte resultat er, at der er en væsentlig interesse for de tekniske og lovgivningsmæssige sider og mindre for den samfundsøkonomiske.

Implementeringen af BVK har vist sig at være udfordrende at gennemføre i mange lande. Flere miljøreguleringer af skibsfarten er vanskelige at gennemføre og kontrollere, men BVK er særlig svær, da en sikker konstatering af en overtrædelse kræver et stort og omkostningstungt apparat sat i gang med adgang til stab og laboratorier, som er kyndige i biologiske teknikker. Det bidrager også til den administrative kompleksitet, at det i mange lande er miljø- og naturmyndigheder, der er ansvarlige for kontrol med og overvågning af invasive arter, og dermed BVK, mens kontrol og inspektion af skibsfarten ligger hos søfartsmyndigheder.

De generelle muligheder for at lette myndighedernes og skibsfartens administrative byrde ved kontrol for overholdelse af BVK er en del af IMO's eksisterende regelsæt og frivillige tiltag. Der gives dog ingen anvisninger i BVK eller andre dokumenter, hvorledes man konkret kan mindske byrden, udover en begrænset række frivillige muligheder for det enkelte skib, som egenkontrol (self-monitoring) og brug af dispensationsmekanismen, hvor det er relevant.

Ifølge oplægget fra Småsamfundsgruppen ved Nordisk Ministerråd (NMR) er det målet, at "workshopdeltagerne skal oplyses om, hvordan småsamfundene på den mest enkle måde i lov og bekendtgørelser kan fastsætte de regler, der er obligatoriske ifølge konventionen, og hvordan øvrige af konventionens krav på en enkel måde kan implementeres". De fleste deltagende lande har allerede udfærdiget deres lovforslag, og workshoppen sigtede derfor især på at skabe et grundlag for at implementeringen af BVK bliver så administrativt let som muligt.

## 2 Workshoppens program og indhold

Workshoppen blev afholdt i København onsdag d. 15. juni og torsdag d. 16. juni med sessioner formiddage og eftermiddage. Onsdagens formiddagsprogram startede med mere generelle informationer, da enkelte deltagere ankom efter programmets start. Afslutningstidspunktet blev også fastholdt af hensyn til deltagere med tidlige aftenfly.

Den første dag var primært vidensdelende for deltagerne med informative oplæg fra eksterne oplægsholdere og LITEHAUZ omkring de nævnte emner. Dagen blev afsluttet med en gennemgang af de ønsker til simpel implementering, som spørgeskema og diskussioner har vist (*needs assessment* og *gap analysis*). Oplæggene blev afholdt på dansk. Det fulde program kan ses i bilag 1.

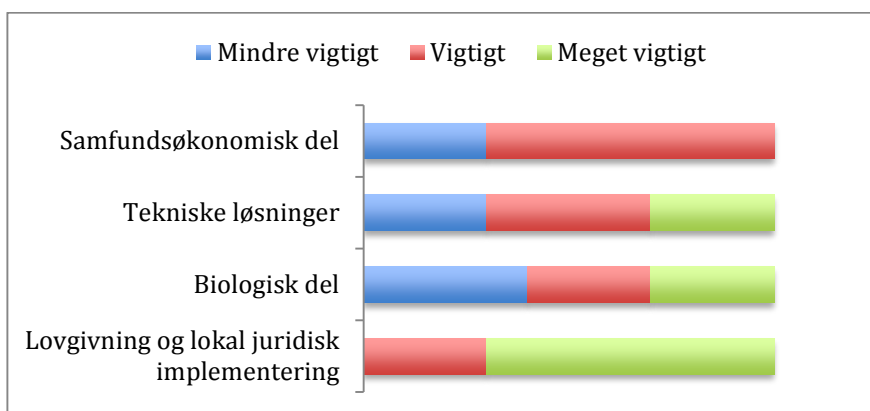
Workshoppens Dag 2 var rettet mod debat om løsninger som Småsamfundsgruppens specifikke situation kræver. Diskussionerne var baseret på eksempler på kendte eller foreslåede løsninger og bedste praksis, som juridisk og administrativt er gennemførlige. Der blev arbejdet med at klarlægge de aktører, som er betydende for succesfuld BVK implementering, samt en overvejelse af omkostningseffektiviteten.

Specialkonsulent Clea Henrichsen fra den danske Søfartsstyrelse og havbiolog Ulrik Berggreen fra den danske Styrelse for Vand- og Naturforvaltning deltog i workshoppen begge dage som eksperter med erfaringer fra IMO's miljøreguleringer, havne- og flagstatskontrol og overvågning af invasive arter. De fremlagde deres erfaringer og deltog aktivt i overvejelserne med hensyn til løsninger, og deres bidrag var væsentlige for at dække både søfartsdelen og naturdelen i en praktisk sammenhæng.

Programmet var udarbejdet under hensyn til de fire hovedområder, som fremsat af Nordisk ministerråd:

1. Den lovgivningsmæssige del – implementering i national lovgivning
2. Den tekniske del – oversigt over forskellige relevante tekniske løsninger
3. Den biologiske del – problematikken
4. Den samfundsøkonomiske del – omkostninger for rederier

I spørgeskemaundersøgelsen, som blev gennemført med deltagerne op til workshoppen, blev den samfundsøkonomiske del vægtet mindre højt og den blev derfor kun behandlet som et aspekt af de øvrige områder.



Figur 1. Vægtning af emner blandt workshoppens deltagere.



En række emner som ønskedes specifikt behandlet af NMR, er listet herunder med angivelse af, hvor hovedinformationen forekom under workshoppen:

- Eksempler på invasive arter i småsamfundene og en vurdering af omfanget af fremmede arter, der potentielt kan blive invasive i de nordiske småsamfund. (programpunkt 3)
- Eksempler på hvilke skibe, der udleder ballastvand. (programpunkt 4 og 5)
- Regler om hvilke skibe, der er undtaget, og hvilke der ikke er. (programpunkt 4 og 5)
- Rensning af ballastvand om bord versus rensning på land. (programpunkt 4)
- Organisation af de forvaltningsmæssige opsætning mellem søfarts- /skibsmyndighed og miljømyndighed, navnlig med henblik på godkendelse af rensesystemer og overholdelse af udledningsbestemmelser. (programpunkt 3)
- Sikring af tilsyn og kontrol af reglernes overholdelse, herunder prøvetagning og problematikken med store farvande og få mobile kontrolenheder. (programpunkt 5 og 7)
- Konventionens regler om certifikater, planer og journaler for ballastvand. (programpunkt 5)
- Regler om dispensation fra kravene, hvis man sejler mellem bestemte havne eller steder, herunder behandling af ansøgning med risikovurdering. (programpunkt 5)

Informationen fra Dag 1 findes i præsentationerne, som er knyttet til det enkelte programpunkt. Præsentationerne er vedlagt rapporten og kan også findes på adressen givet i afsnit 2.2. Alle emner indgik igen i workshoppens Dag 2 under gruppediskussionerne.

## 2.1 Kontaktforum

Det er forslået at etablere en LinkedIn gruppe, for at give deltagerne et forum for efterfølgende diskussioner. Denne gruppe er blevet oprettet, og kan findes [her](#). Hvis linket ikke virker, kan man søge på "Kontaktforum for nordiske småsamfund" på LinkedIn. Hvis det ønskes, kan administratorrettighederne overdrages til et eller flere medlemmer af gruppen.

## 2.2 Informationssøgning

Til workshoppen blev der uddelt USB-nøgler til deltagerne med relevant materiale. Alt dette materiale er tilgængeligt rundt omkring på nettet, men kan også findes samlet på denne adresse: <https://www.dropbox.com/sh/oqt1ugshayqoz7n/AAD2gFR9r2-4zYXEO9l1ecU9a?dl=0>

### 3 Diskussioner og gruppearbejde

I løbet af førstedagens oplæg blev der stillet spørgsmål, som blev besvaret og diskuteret i forskellig grad. Diskussionerne berørte især hvilke handlingsmuligheder man som myndighed har i forhold til eksempelvis overvågning af relevante invasive arter, rensning af ballastvand på land og til søs, samt modtagelsesfaciliteter og havnestatskontrol.

Senere på dagen fortalte repræsentanter fra hvert land på skift om lovgivning, forvaltning og særlige forhold relateret til havmiljø og ballastvand. Både den forvaltningsmæssige struktur og tilgangen til lovgivning varierer en del fra land til land:

- Grønland er i færd med at implementere reglerne fra BVK i national lovgivning som en del af samlet havmiljølov. Grønland er formelt undtaget fra Danmarks tiltrædelse af konventionen, men tager udgangspunkt i den danske lovgivning og forsøger at udmønte på niveau med Færøerne og Island på dette område.
- Færøerne har en havmiljølov med regler om ballastvand og har derfor frasagt sig undtagelsen fra Danmarks tiltrædelse af BVK. Den er endnu ikke fuldt implementeret, hverken administrativt eller lovgivningsmæssigt, men et forslag til færøsk bekendtgørelse om ballastvand er fremsat.
- Island har endnu ikke ratificeret BVK. Der har siden 2010 været regler på plads om udledning og modtagelse af ballastvand, som henviser til konventionen og dens ikrafttræden.
- Ålands havmiljølovgivning følger i vidt omfang finsk lovgivning når det kommer til skibe, mens ansvaret for kontrol og overvågning af invasive arter tilfalder Åland. Da Finland har ratificeret BVK, undersøges mulighederne for at harmonisere implementeringen, som er delt mellem Åland og Finland.

Der er også en del forskel på den trafik, som landene i Småsamfundsgruppen ser i deres havne, både med hensyn til skibstyper og om der mest lastes eller losses varer (ballastvand udledes primært, når et skib lastes). I Åland findes der kun en større havn (Mariehamn) og en mindre havn (Långnäs) med international trafik og den udgøres af primært færger og krydstogtskibe. I Vestnorden (Island, Grønland og Færøerne) er fiskefartøjer en væsentlig del af trafikken, dog også blandet med mindre containerskibe, feederskibe og stykgodsskibe, tankere primært for import af brændstof, og i et fåtal havne tørlastskibe med masse gods.

På workshoppens Dag 2 var der gruppearbejde, som inkluderede de udfordringer, som BVK rummer med hensyn til implementering og som var blevet nævnt mange gange i løbet af dag 1.

Til gruppearbejdet blev der anvendt et scenarie som beskrevet:

Et skib er på vej fra f.eks. Norge og de rapporterer ved afsejling, at deres renseanlæg formodentlig ikke virkede, da de tog ballastvand ombord. Ballastvandet er altså ikke behandlet.

Scenariet havde en række hjælpepunkter, herunder:

- Hvad er vigtigt at vide om skib og renseanlæg?
- Hvad kan man gøre?
- Kan man gøre ingenting?
- Mangler der noget?

Deltagerne blev delt op i to grupper, hvori hvert land var repræsenteret, og samledes senere på dagen, hvor gruppens debat og konklusioner blev diskuteret i plenum. Det beskrevne scenarie og gruppeopdelingen findes i bilag 3.

De teknisk-administrative løsninger, som begrænser byrden for administrationer, inkluderer:

- Dispensationer til bestemte skibe på bestemte ruter eller i udvalgte områder (Regulering A-4 Dispensationer)
- Værktøjer til vurdering af risiko i nødsituationer relateret til ballastvand, f.eks. fra særlige områder eller i særlige årstider (Før-ankomst og Ved-ankomst vurderinger), herunder:
  - Brug af self-monitoring data fra skibets renseanlæg
  - Prøver til indikativ analyse
- Etablering af muligheder for *ad hoc* behandling af ballastvand
- Procedure for tilladelse til udledning i nødsituationer

Der var generel enighed i gruppen om, at prøvetagning til endelig afgørelse af D-2 lovkravet, de såkaldt detaljerede analyser, dels var for omfattende logistisk og endvidere for krævende med hensyn til laboratoriefaciliteter og tekniske kompetencer, til at den type undersøgelser vil blive gennemført i alt andet end helt exceptionelle sager.

Den første mulighed for at begrænse den administrative byrde vil være at begrænse antallet af skibe, som er omfattet og inspiceres under BVK, og dispensationer er en mulighed under Regulering A-4 i konventionen og i Småsamfundsgruppens medlemmers lovtekster. Dette er ikke en *ad hoc* aktivitet, men kræver at rederi og administration har gennemført en risikovurdering af skibets ballastvand og at en dispensation er udstedt på denne basis. Med de relativt faste sejlmonstre en stor del af trafikken har i de fire lande, er det bestemt en mulighed som kan anvendes.

Med udgangspunkt i, hvad der kunne gøres i et kortere tidsrum og hvordan man kunne forberede sig, blev det indledningsvist diskuteret, hvilke informationer man som havnestat ønsker at have, for at kunne vurdere sine handlingsmuligheder. Følgende punkter blev identificeret som særligt vigtige:

- Skibets rute, hvilke havne det har besøgt, osv.;
- Hvilken havn ballastvandet præcist kommer fra, eller om det evt. er en blanding af ballastvand fra flere steder;
- Mulige miljørisici fra donorhavn(e): eksempelvis kendte invasive arter, udbrud af vandbårne smitsomme sygdomme, parasitter eller infektioner i lokal akvakultur;
- Information om selve skibet, herunder klasse og type, ballasttankvolumen, samt informationer om typen af behandlingsanlæg.

Der vil typisk være begrænset tid til at indsamle denne information, og derfor bør procedurer udvikles på forhånd og lægges klar til fremtidig brug. Dette vil især være brugbart i en situation hvor det indsejlende skib er fuldstændig ukendt af myndigheden. Desuden sikrer man, at informationsindsamlingen kan påbegyndes med det samme, uanset myndighedens vidensniveau. I realiteten vil de fleste indsejlende skibe være tilbagevendende, og kendte af myndigheden i forvejen. Det diskuteredes derfor, om man ikke på forhånd med fordel kan indsamle information om de mest almindelige ruter og de anvendte fartøjer, så man er bedre stillet i en hastesituation. Der var opmærksomhed på, at nogle af de tiltag myndighederne kunne bruge for at prioritere skibe for havnestatskontrol, skal koordineres med den måde

havnestatskontrol normalt organiseres og afvikles på, som er knyttet til sort/grå/hvid listing af flagstater, hvorefter flagenes skibe underlægges forskellige inspektionshyppigheder.

Den næste del af casen drejede sig om de handlingsmuligheder, man har som havnestat. En del af mulighederne er mere generelle eller kan kun udnyttes, hvis myndighederne er forberedt lang tid i forvejen. Disse er vist i tabel 1, sammen med en opsummerende kommentar fra diskussionerne.

Tabel 1: Handlingsmuligheder for myndigheder, som kræver forberedelse.

<b>Handling</b>	<b>Kommentar</b>
Dispensationer	Muligheden for at give dispensation er ikke umiddelbart relevant med meget kort varsel, men er en måde at begrænse antallet som skal inspiceres, hvis risikobilledet er acceptabelt.
Risikovurdering	Simple risikovurderinger af ballastvandet vil under alle omstændigheder være fordelagtige som de første trin, uanset niveauet af tilgængelig information. Der var enighed om at dette kunne sættes i system, så myndigheden har en procedure tilgængelig og eventuelt har indsamlet information fra typiske ruter (Før-ankomst og Ved-ankomst vurderinger).
Prøvetagning og indikativ analyse	Havnestatskontrol af skibes ballastvand vil, selv ved simpel prøvetagning ved hjælp af skibets prøvetagningsafløb eller i ballasttankene og brug af håndholdte instrumenter, kræve at der anskaffes udstyr og trænes personel til indikativ analyse.
Kræve rensning til D-2 udledningskrav med andet udstyr	Dette kræver mulighed for at rense et skibs ballastvand med hjælp fra et andet skibs renseanlæg, eller at et rensningsanlæg kan stilles til rådighed på land i nødsituationer. Begge løsninger kræver afsøgning af tekniske muligheder og rummer store logistiske udfordringer. Med de nuværende tekniske muligheder vil det sandsynligvis ikke være umiddelbart realistiske løsninger for de repræsenterede myndigheder.
Rensning til D-2 med tilsat biocid	Det kan undersøges, om der er mulighed for at give tilladelse i nødsituationer til at behandle ballastvandet ved at tilsætte et biocid og derefter udlede vandet (sådanne regler findes i Chile). Godkendelsesvilkår i henhold til anden lovgivning skal afklares på forhånd.

Tabel 2: Handlingsmuligheder i den aktuelle situation for myndigheder.

<b>Handling</b>	<b>Kommentar</b>
Egenkontrol-data	Ved tvivl om funktionsdygtigheden af et renseanlæg er dette nøgledata, som kan indgå i vurderingen af risikoen forbundet med eventuel udledning af ballastvandet. For eksempel kan anlægget have haft en periodisk fejl, så nogle ballasttanke er korrekt behandlede, mens andre ikke er.
Indikativ analyse	Simpel prøvetagning og indikativ analyse med håndholdte instrumenter er en mulighed for at få indikationer om risikoniveauet.
Detaljeret analyse med prøvetagning	Detaljeret analyse er, ideelt set, en forudsætning for forsvarlig udskiftning eller udledning af ballastvandet. Der er endnu ikke en udbredt praksis, og desuden skønnes det ikke realistisk for de repræsenterede lande at gennemføre, da det kræver trænede medarbejdere og avanceret udstyr.
Kræve udskiftning (D-1)	Det kan kræves, at skibet udskifter ballastvandet før landets økonomiske zone eller mindst 50 sømil fra kysten. Det vurderes af flere deltagere til at være en realistisk mulighed, dog ikke for Ålands vedkommende, da udskiftning ikke er tilladt i Østersøen. Det er dog et problem, at BVK ikke rummer denne mulighed efter D-2 kravets ikrafttræden.
Rensning til D-2 udledningskrav med andet udstyr	Dette kræver mulighed for at tilkalde et andet skib med et anlæg som teknisk kan kobles til og som tidsmæssigt er relevant, eller at et rensningsanlæg på land kan stilles til rådighed. Muligheden er kun åben efter forberedelse.
Rensning til D-2 med tilsat biocid	Hvis det er forberedt og godkendt kan ballastvand renses med et accepteret biocid og ballastvand udledes.
Reparation af rensningsanlægget	Hvis det ønskes fra skibets side, kan man vælge at give tilladelse til indsejling og reparation af rensningsanlægget i havn. I mange tilfælde vil dette være dyrt og logistisk besværligt, så det vil sjældent forekomme. Desuden vil en reparation kræve efterfølgende tjek og prøvetagning, som også tager tid.
Afvis udledning	Afvisning af udledning kan være en nødvendighed i situationer hvor prøvetagning og rensning ikke kan gennemføres (som i eksemplet med Åland ovenfor). Det diskuteres at den nationale lovgivning bør give mulighed for dette.
Tilbageholdelse	Tilbageholdelse af skibet kan være en mulighed, hvis det vurderes at udgøre en uacceptabel fare for miljøet.

## 4 Konklusioner

Nordisk Ministerråds workshop er blevet gennemført med positiv tilbagemelding fra deltagerne. Der var enighed om, at mødet på tværs af landene havde været udbytterigt, og at arbejdet med casen havde fremhævet nogle af de udfordringer man står over for som myndighed. En væsentlig konklusion fra workshoppens gruppearbejde er, at der er relativt simple forberedende trin de nordiske småsamfund kan tage for at blive bedre rustet til at implementere BVK, selvom den endnu ikke er trådt i kraft.

- Dispensationer er en mulighed under Regulering A-4 i konventionen og i Småsamfundsgruppens medlemmers lovttekster. Med de relativt faste sejlmønstre en stor del af trafikken har i de fire lande, er det en mulighed som kan undersøges sammen med de berørte rederier.
- Informationsindsamling om relevante invasive arter, herunder oprindelse, spredning, osv., hvilket også kan omfatte andre potentielle risikokilder som områder med høj densitet af akvakulturanlæg.
- Myndighederne kan undersøge og indsamle information om tilbagevendende skibe, herunder klasse, type, ruter, donorhavne, osv. Dette vil give et bedre grundlag for, i en eventuel problematisk situation, at lave en simpel risikovurdering. Man bør derudover udvikle en procedure som kan tages i brug i tilfælde af problematiske situationer med fremmede skibe.
  - Disse trin er specielt vigtige for mindre nationer, som hverken har faciliteterne eller mandskabet til at foretage omfattende prøvetagninger.
- Lovgivningen kan udformes til at give myndighederne mulighed for at tage hånd om eventuelle problemer der måtte opstå, eksempelvis afvisning af udledning, eller krav om udskiftning. Det vil være en fordel at kunne henvise til lovgivning i tilfælde af at man f.eks. må afvise udledning eller lignende.

## 5 Bilag

### 5.1 Program

#### Onsdag d. 15. juni 2016

Tid	Emne	Bemærkning
09:30 - 09:50	1. Velkomst fra LITEHAUZ og introduktion til workshopens emner	Frank Stuer-Lauridsen og Jesper Sanderbo, LITEHAUZ
09:50 - 10:20	2. Præsentation af deltagere, baggrund, erfaring og ønsker til workshoppen	Deltagere
10:20 - 11:20	3. Invasive arter – Miljøeffekter – Ballastvand - Monitering	Ulrik Chr. Berggreen, Naturstyrelsen, Danmark
11:20 – 11:50	Kaffe og the m.m.	
11:50 - 12:30	Bonusinfo: introduktion til biofouling retningslinjerne	Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ
12:30 - 13:30	Frokost	
13:30 - 15:00	4. IMOs Ballastvandskonvention og IMOs "How to do it manual"	Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ
15:00 - 15:30	Kaffe og the m.m.	
15:30 - 17:00	5. Eksempler på lovgivning, forvaltning og særlige forhold for nordiske småsamfund	Kort oplæg fra hver land Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ
	5. Kontrol af skibe. Gennemgang af eksisterende og forventet kontrol med baggrund i danske erfaringer	Clea Henriksen, Søfartsstyrelsen, Danmark
18:00 – 20:00	Fælles middag	Lokal restaurant

#### Torsdag d. 16. juni 2016

Tid	Emne	Bemærkning
09:00 - 09:30	6. Opsummering fra LITEHAUZ og introduktion til dagens emner	Frank Stuer-Lauridsen og Jesper Sanderbo, LITEHAUZ
09:30 - 10:50	7. Tekniske løsninger for havnestatskontrol (Control, Monitoring and Enforcement)	Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ
10:50 - 11:20	Kaffe og the m.m.	
11:20 - 12:30	8. Gruppearbejde med case	Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ (Oplæg)
12:30 - 13:30	Frokost	
13:30 - 14:30	9. Grupperapport og diskussion af hvordan havnestatskontrol og flagstatsansvar kan implementeres så simpelt som muligt?	Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ (facilitator)
14:30 - 14:45	Kaffe og the m.m.	
14:45 - 16:30	10. Opsamling gruppearbejde på simple forvaltningstiltag og afslutning på workshop	Frank Stuer-Lauridsen, LITEHAUZ (facilitator)

## 5.2 Deltagerliste

Navn	Myndighed/firma	Land/region	E-mail
Sigurros Friðriksdóttir	Umhverfisstofnun (The Environment Agency of Iceland)	Island	<a href="mailto:sigurros@umhverfisstofnun.is">sigurros@umhverfisstofnun.is</a>
Árni Friðriksson	Samgöngustofa (Icelandic Transport Authority)	Island	<a href="mailto:arnif@samgongustofa.is">arnif@samgongustofa.is</a>
Niels Borup Svendsen	Departementet for Natur, Miljø og Justitsområdet (Ministry of Nature, Environment and Justice)	Grønland	<a href="mailto:nielsborupsvendsen@gmail.com">nielsborupsvendsen@gmail.com</a>
Morten Thrane Leth	Departementet for Natur, Miljø og Justitsområdet (Ministry of Nature, Environment and Justice)	Grønland	<a href="mailto:mthl@nanog.gl">mthl@nanog.gl</a>
Laila Stougaard Espersen	Departementet for Natur, Miljø og Justitsområdet (Ministry of Nature, Environment and Justice)	Grønland	<a href="mailto:lske@nanog.gl">lske@nanog.gl</a>
Katrina Kalsø	Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur (Ministry of Housing, Building and Infrastructure)	Grønland	<a href="mailto:ktka@nanog.gl">ktka@nanog.gl</a>
Suni Petersen	Umhvørvisstovan (Environment Agency)	Færøerne	<a href="mailto:sunip@us.fo">sunip@us.fo</a>
Ingvard Fjallstein	Umhvørvisstovan (Environment Agency)	Færøerne	<a href="mailto:ingvardf@us.fo">ingvardf@us.fo</a>
Gunnvá á Lofti	Sjóvinnustýrið (Faroeese Maritime Authority)	Færøerne	<a href="mailto:gumval@fma.fo">gumval@fma.fo</a>
Anni á Hædd	Heilsu- og innlendismálaráðið (Ministry of Health and The Interior)	Færøerne	<a href="mailto:annia.haedd@himr.fo">annia.haedd@himr.fo</a>
Frank Stuer-Lauridsen	LITEHAUZ	Danmark	<a href="mailto:fsl@litehauz.dk">fsl@litehauz.dk</a>
Jesper Sanderbo	LITEHAUZ	Danmark	<a href="mailto:jes@litehauz.dk">jes@litehauz.dk</a>
Ulrik Berggren	Naturstyrelsen (Nature Agency)	Danmark	<a href="mailto:ucb@nst.dk">ucb@nst.dk</a>
Clea Henriksen	Søfartsstyrelsen (Danish Maritime Authority)	Danmark	<a href="mailto:cge@dma.dk">cge@dma.dk</a>
Mikael Wennström	Ålands Landskapsregering (Åland Government)	Åland	<a href="mailto:mikael.wennstrom@regeringen.ax">mikael.wennstrom@regeringen.ax</a>
Maija Häggblom	Ålands Landskapsregering (Åland Government)	Åland	<a href="mailto:majja.haggblom@regeringen.ax">majja.haggblom@regeringen.ax</a>



### 5.3 Case til gruppearbejde

#### Tænkt situation:

**Et skib er på vej fra f.eks. Norge og de rapporterer ved afsejling, at deres BWMS formodentlig ikke virkede, da de tog ballastvand ombord. Ballastvandet er altså ikke behandlet.**

Diskuter hvad I som myndigheder kan forestille jer at gøre, hvem der skal involveres, om det er (teknisk) muligt og om regelsættet tillader det.

- **Hvad er vigtigt at vide om skib og BWMS?**
  - Hvilket BWMS anlæg (kan de f.eks. behandle ved udledning?)
  - Salinitet af BW (er BWMS godkendt til salinitet og temperatur?)
- **Hvad kan man gøre?**
  - Afvise indtil D-1 Exchange er gennemført
  - Behandling af tanke ombord (f.eks. med manuel chlorbehandling som i Chile)
  - Behandling eksternt eller anden bortskaffelse
  - Udlede uden behandling (efter at have taget prøver og risikovurderet)
  - Noget helt andet?
- **Kan man gøre ingenting?**
  - Udlede uden vurdering og give tilladelse til at sejle med tekniske eller operative fejl.
- **Mangler der noget?**
  - Er der behov for ny regler for at tillade effektiv myndighedsbehandling?
  - Mangler der vejledninger til myndigheder og erhverv?
  - Er der teknisk kapacitet til inspektioner?

#### Gruppeopdeling:

Gruppe	Navn	Land
A	Maija Häggblom	Åland
	Ulrik Berggreen	Danmark
	Frank Stuer-Lauridsen	Danmark
	Anni á Hædd	Færøerne
	Ingvar Fjallstein	Færøerne
	Katrina Kalsø	Grønland
	Laila Stougaard Espersen	Grønland
	Sigurrós Friðriksdóttir	Island
B	Mikael Wennström	Åland
	Clea Henriksen	Danmark
	Jesper Sanderbo	Danmark
	Gunnvá á Lofti	Færøerne
	Suni Petersen	Færøerne
	Morten Thrane Leth	Grønland
	Niels Borup Svendsen	Grønland
	Árni Friðriksson	Island

## 5.4 Præsentationer

Programpunkt 1: Velkomst

Programpunkt 3: Invasive arter – Miljøeffekter – Ballastvand - Monitorering

Programpunkt Bonusinfo: Introduktion til biofouling retningslinjerne

Programpunkt 4: IMOs Ballastvandskonvention

Programpunkt 5: Ballastvand (oplæg af Morten Thrane Leth)

Programpunkt 5: Kontrol af skibe

Programpunkt 6: Informationssøgning

Programpunkt 7: Tekniske løsninger for havnestatskontrol