

Konsekvensutredning av föreskrifter om ändringar till TSFS 2022:19 gällande elektronisk barlastvattendagbok m.m.

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:19) om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment anpassas så att ändringar i barlastvattenkonventionen avseende förutsättningar att föra elektronisk barlastvattendagbok samt ändringar i formuläret för barlastvattendagbok införlivas i svensk rätt, samt därutöver några mindre ändringar av redaktionell karaktär.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I flera av reglerna till barlastvattenkonventionen krävs att uppgifter om åtgärder avseende barlastvattenhantering ska registreras i barlastvattendagboken. Traditionellt används dagböcker i pappersformat men det har blivit allt vanligare att använda dagböcker i elektroniskt format. År 2023 beslutade IMO:s kommitté MEPC 80 om ändringar till barlastvattenkonventionen gällande formuläret för barlastvattendagboken (resolution MEPC.369(80)). Vid MEPC 80 beslutades även om riktlinjer för användning och utformning av elektroniska barlastvattendagböcker (resolution MEPC.372(80)). År 2024 i MEPC 81 beslutades om ändring av konventionens bestämmelse om dagbok bl.a. ifråga om att elektronisk dagbok ska godkännas (resolution MEPC.383(81)). Anledningen till regleringen är att dessa resolutioner behöver införlivas i svensk rätt.

Utöver de ändrade MEPC-resolutionerna har det noterats att definitionsbestämmelsen i 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:19) om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment innehåller flera definitioner vilka redan definieras i 1 kap. 6 § barlastvattenlagen (2009:1165). Detta gäller definitionerna av barlastvatten, barlastvattenkapacitet, bruttodräktighet, fartyg, redare, sediment samt skadliga vattenlevande organismer och patogener.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med detta föreskriftsarbete är huvudsakligen att införliva ändringar till barlastvattenkonventionen i svensk rätt. Ändringarna som avser elektronisk dagbok syftar till att reglera användningen av elektroniska

barlastvattendagböcker ombord på fartyg. Vad gäller det ändrade formuläret för dagboken är syftet att möjliggöra korrekta anteckningar relaterade till olika operationella praxis samt därvid göra det tydligare och enklare att föra dagboksanteckningar och att kontrollera dessa vid inspektion.

Följande delar i barlastvattenkonventionen ska införlivas:

1. MEPC.369(80): ändringar av Appendix II till barlastvattenkonventionen gällande utformningen av formuläret av barlastvattendagboken. Ändringarna trädde i kraft den 1 februari 2025.
2. MEPC.372(80): Barlastvattenkonventionen möjliggör genom regel B-2 användning av elektronisk barlastvattendagbok, utöver traditionell pappersdagbok. Resolutionen, *Guidelines for the use of electronic record books under the BWM Convention*, innehåller bl.a. riktlinjer hur den ska användas och godkännas. Riktlinjerna ska tillämpas snarast möjligt.
3. MEPC.383(81): Barlastvattenkonventionens regel A-1 (Definitioner) och regel B-2 (Barlastvattendagbok) ändras i fråga om att elektronisk dagbok ska godkännas, med beaktande av riktlinjerna i MEPC.372(80), och avseende hur elektroniska noteringar verifieras av befälhavaren. Ändringarna trädde i kraft den 1 oktober 2025.

Vad gäller definitionerna som redan finns definierade i barlastvattenlagen är syftet med ändringen att dessa inte ska upprepas i myndighetsföreskrifter.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Sverige är part till barlastvattenkonventionen och bunden att införliva reglerna i svensk rätt. Sverige skulle därför bryta mot sina internationella åtaganden om ingenting görs.

Om bestämmelserna inte införlivas i svensk rätt, kan det vidare leda till att användare av den elektroniska barlastvattendagboken missförstår hur den ska föras. Detta kan leda till att de inte korrekt tillämpar gällande regler. Såväl Transportstyrelsen som fartygen eller redarna kan även drabbas av merarbete för att reda ut missförstånd och hantera klagomål, vilket ökar den administrativa bördan.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det som ska uppnås är att införliva internationella regler i svensk lagstiftning och det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Resolutionerna föreslås införlivas i svensk rätt genom transformering, vilket innebär att ändringar görs i berörda paragrafer i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:19) om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment. Det är genom transformering som barlastvattenkonventionens bestämmelser hittills har införlivats i svensk rätt, och det är därför det regleringsalternativ som bör användas vid införlivande av nu aktuella resolutioner. Några andra regleringsalternativ än detta bedöms inte finnas.

Vad gäller definitionerna är det enda regleringsalternativet att ta bort de definitioner som redan finns i barlastvattenlagen från 2 § TSFS 2022:19 och istället hänvisa till 1 kap. 6 § barlastvattenlagen. Eftersom detta får anses vara en redaktionell ändring som inte får några konsekvenser för användarna kommer dessa inte att redovisas ytterligare i denna konsekvensutredning.

4. Vilka är berörda?

Den förslagna regleringen påverkar företag inom sjöfartsbranschen som äger svenskflaggade fartyg som omfattas av krav enligt 4 kap. 2 § barlastvattenlagen (2009:1165) om att föra barlastvattendagbok samt besättningen ombord på sådana fartyg.

Transportstyrelsen berörs då intyg ska utfärdas för svenska fartyg som verifierar att system för elektroniska dagböcker uppfyller kraven i riktlinjerna.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Kraven om barlastvattenhantering inklusive barlastvattendagbok gäller för fartyg som är konstruerade att föra barlastvatten, vars barlastvattentankar inte är förseglade, och som inte endast trafikerar Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. De ändrade bestämmelserna avseende formuläret för dagboken berör alla företag som äger fartyg som omfattas av barlastvattenregelverket. Kunskap om antalet fartyg detta rör sig om och hur många

företag som äger fartygen saknas. Bestämmelserna och riktlinjerna som reglerar utformning och användning av elektronisk dagbok berör de företag som äger fartyg som har eller planerar att installera elektronisk dagbok. Rederier kan välja om de vill ha manuella eller elektroniska dagböcker, beroende på vad som bedöms vara mest fördelaktigt. Hur många företag som berörs i fråga om bestämmelserna som reglerar elektronisk dagbok går inte att bedöma eftersom det är okänt hur många fartyg som har elektronisk dagbok idag, och ovisst hur många fartyg som planerar att gå över från pappersformat till elektroniskt format. Förslagen berör både stora och små företag.

För befäl och besättning ombord på ett fartyg kan en elektronisk dagbok förenkla administrationen kring registrering av uppgifter, jämfört med att göra noteringar i pappersformat. Istället för att föra flera olika dagböcker i pappersformat kan uppgifter registreras in i ett gemensamt digitalt system för olika dagböcker. Även det ändrade formuläret bedöms förenkla besättningens administration, oavsett om fartyget har fysisk eller elektronisk dagbok.

Eftersom reglerna inte ställer krav på införandet av elektronisk barlastvattendagbok behöver inga tekniska system tas fram. Det är även fortsättningsvis möjligt att föra barlastvattendagbok analogt men med ett mer utvecklat formulär än tidigare. Eftersom reglerna är internationella är rederierna förberedda på ändringarna och tidsåtgången för att ändra till det nya formuläret bedöms vara av liten omfattning.

För att ett svenskflaggat fartyg ska få föra elektronisk dagbok måste fartyget ha ett intyg utfärdat av Transportstyrelsen eller av sådan erkänd organisation som Transportstyrelsen har delegeringsavtal med. För utfärdande av intyg tar Transportstyrelsen ut en avgift på 2 800 kronor. Rederier kommer också kunna välja att vända sig till en erkänd organisation för att få ett intyg utfärdat.

5.2 Enskilda

Påverkas inte.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Intyg ska utfärdas som visar att ett svenskflaggat fartyg har elektronisk dagbok som uppfyller kraven i riktlinjerna. För Transportstyrelsen innebär det en tillkommande arbetsuppgift. En granskning av system för elektronisk dagbok och utfärdande av intyg tar cirka två timmar, enligt Transportstyrelsens bedömning. Transportstyrelsen avser delegera kontroll av elektroniska dagböcker och utfärdande av intyg till erkända organisationer, vilket kommer minska myndighetens arbetsbörda.

5.4 Miljö

De föreslagna bestämmelserna bedöms kunna bidra till att färre utsläpp av främmande arter och skadliga organismer sker eftersom det nya formuläret för dagboken förenklar bedömningen vid en hamnstatskontroll om barlastvattenhanteringen har följt barlastvattenregelverket.

5.5 Externa effekter

Har inte kunnat identifieras.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Det som ska uppnås är att införliva internationella regler i svensk lagstiftning och det finns inga alternativ som inte innebär reglering genom att ändringar införs i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:19) om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

I 1 kap. 4 § barlastvattenförordningen (2017:74) finns bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om verkställigheten av barlastvattenlagen (2009:1165).

8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Det saknas EU-rättslig reglering på området. Den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella regleringen och det kommer inte att införas några särkrav.

Kravet på att administrationen ska godkänna en elektronisk dagbok är en ny teknisk regel som påverkar användningen av en elektronisk dagbok. Även det ändrade dagboksformuläret bedöms vara en ny teknisk regel. Ändringsföreskrifterna och bilagan ska därför anmälas till EU-kommissionen i enlighet med förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Undantag kan inte göras eftersom åtta EU-länder inte är bundna av barlastvattenkonventionen.

Anmälan enligt tjänstedirektivet eller dataflödesförordningen bedöms inte vara tillämpligt.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Resolution MEPC.369.(80) trädde i kraft den 1 februari 2025 och resolution MEPC.383(81) trädde i kraft den 1 oktober 2025. Riktlinjerna i resolution MEPC.372(80) ska tillämpas snarast möjligt.

Därför bör föreskriftsändringarna träda i kraft så snart som möjligt. Information gällande elektroniska dagböcker behöver läggas ut på Transportstyrelsens hemsida.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Ändringen stödjer det övergripande transportpolitiska målet genom mer ändamålsenliga krav på loggboksföring, vilket bidrar till en effektiv och hållbar sjöfart.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

10.1 Bestämmelser om utformningen av formuläret av barlastvattendagbok

Utformningen av formuläret för barlastvattendagbok är mer konsekvent och tydligare mot tidigare krav. Detta underlättar för såväl fartyg och redare att föra och följa upp som för hamnstatsmyndighet att kontrollera. Detta kan få en positiv påverkan på funktionsmålet.

10.2 Elektronisk barlastvattendagbok

Regler och riktlinjer om att föra dagbok elektroniskt kan innebära fördelar för företag i form av förenklad administration och förbättrade möjligheter att sammanställa och följa upp de uppgifter som registreras digitalt. Baserat på dessa data kan de t.ex. vidta åtgärder för att förbättra rutiner ombord, vilket i förlängningen skulle kunna få en positiv påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Genom ändringen ges förutsättningar att föra elektronisk barlastvattendagbok med förbättrad utformning som sker i syfte att hantera barlastvatten på ett hållbart sätt genom att förebygga utsläpp av obehandlat barlastvatten och därmed spridning av invasiva främmande arter i vattenmiljön. Härigenom främjas miljö genom att förbättra åtgärder för att nå preciseringen Främmande arter och genotyper för de tre miljökvalitetsmålen Hav i balans samt levande kust och skärgård hälsa, Levande sjöar och vattendrag samt Ett rikt växt- och djurliv.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Förenklad administration och förbättrade möjligheter att sammanställa och följa upp de uppgifter som registreras digitalt och baserat på dessa data t.ex. vidta åtgärder för att förbättra rutiner ombord.		En avgift tillkommer för Transportstyrelsens godkännande av elektroniska dagböcker på ca 2 800 kr.	
Staten m.fl.		Utfärdande av intyg är en tillkommande arbetsuppgift.		
Externa effekter				
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Regleringen bedöms inte kunna utformas på ett sätt som ytterligare begränsar förslagets kostnader eller inskränkningar utöver vad som är nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning kan göras genom hamnstatskontroller och utvärderas genom dokumentation och uppföljning av anmärkningar och eventuella brister i ParisMOU.

G. Samråd

Inget samråd har hållits. Någon författningsstadgad samrådsskyldighet finns inte.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Erland Lettevall
erland.lettevall@transportstyrelsen.se, 010-495 37 72

REMISS