

Magdalena Klopott

KONCEPCJA WYDAWANIA ZWOLNIEŃ NA PODSTAWIE PRAWIDŁA A-4 KONWENCJI BWM – ISTOTA I KRYTYKA ROZWIĄZANIA

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest przybliżenie istoty zwolnień wydawanych na podstawie prawidła A-4 *Konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami* (Konwencja BWM), której tekst przyjęto w 2004 r. Bazę do rozważań stanowi analiza przepisów Konwencji BWM. Na jej podstawie pokazano proces ubiegania się o zwolnienia A-4 oraz obowiązki informacyjne, jakie ciążyą w związku z tym na armatorach. Ponadto opisano algorytm szacowania ryzyka, który stanowi podstawę udzielania zwolnień. Artykuł kończą rozważania na temat ograniczeń i dylematów towarzyszących ich wydawaniu.

Słowa kluczowe: flota handlowa, statkowe wody balastowe, środowisko morskie

Wstęp

Międzynarodowa *Konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami* (Konwencja BWM) została podpisana w 2004 r. i obecnie oczekuje na ratyfikację. Liczba państw, które przystąpiły do Konwencji, we wrześniu 2015 r. wynosiła 44, co łącznie stanowi 32,86% światowego tonażu floty handlowej. Konwencja BWM wejdzie w życie w ciągu 12 miesięcy od daty ratyfikowania jej przez co najmniej 30 państw, których łączna liczba floty handlowej wynosi nie mniej niż 35% światowego tonażu. Zatem jej ratyfikacja powinna nastąpić w najbliższej przyszłości.

Celem Konwencji BWM jest zapobieganie, zmniejszenie i wyeliminowanie ryzyka wprowadzania szkodliwych organizmów morskich i patogenów

przewożonych w statkowych wodach balastowych i osadach do obcego środowiska morskiego, a przede wszystkim do ekosystemów wód portowych i przybrzeżnych.

Wymaganiami Konwencji objęto:

- 1) statki uprawnione do podnoszenia bandery państwa-strony Konwencji oraz
- 2) statki nieuprawnione do podnoszenia bandery państwa-strony Konwencji, ale eksploatowane pod zwierzchnictwem państwa-strony.

Przepisy będą dotyczyć statków istniejących oraz nowo budowanych, niezależnie od ich wielkości. Konwencja przewiduje jednak pewne wyłączenia, i tak np. nie będzie miała ona zastosowania do statków, które nie są zaprojektowane lub skonstruowane do przewozu wód balastowych, a także do tych eksploatowanych wyłącznie na wodach podlegających jurysdykcji Strony Konwencji.

Każdy statek, do którego Konwencja ma zastosowanie, będzie musiał postępować z wodami balastowymi w sposób określony przez Konwencję w prawie B-3. Konwencja określa dwa standardy (D-1 i D-2) odnoszące się do postępowania z wodami balastowymi. Standard D-1 można uznać za przejściowy do czasu dostosowania się do docelowego standardu D-2. Zgodnie ze standardem D-1 (*Regulation D-1 Ballast Water Exchange Standards*) 95% wód balastowych powinno być wymienionych lub, jeżeli statek stosuje metodę przepompowywania, przepompowanie wód powinno być przeprowadzone trzykrotnie. Wymiana wód powinna odbywać się w odległości nie mniejszej niż 200 mil morskich od najbliższego lądu na wodach o głębokości przynajmniej 200 m. Jeśli nie jest możliwe spełnienie tego wymagania, wymiana wód powinna być przeprowadzona najdalej jak to możliwe od lądu, a przynajmniej 50 mil morskich na wodach o głębokości co najmniej 200 m.

Standard D-2 określa normy ilości organizmów i drobnoustrojów w zrzucanych wodach balastowych. I tak według prawidła D-2 Konwencji balastowej (*Ballast Water Performance Standards*) statki powinny dokonywać zrzutów:

- mniej niż 10 zdolnych do życia organizmów na metr sześcienny, większych lub równych 50 mikrometrom w najmniejszym wymiarze;
- mniej niż 10 zdolnych do życia organizmów na mililitr mniejszych niż 50 mikrometrów w najmniejszym wymiarze i większych lub równych 10 mikrometrom w najmniejszym wymiarze.

Ponadto wskaźnik drobnoustrojów w zrzucie nie powinien przekroczyć określonych poziomów koncentracji: Zaraźliwe *Vibrio cholerae* (O1 i O139) z mniej niż jedną cfu¹ na 100 mililitrów lub mniej niż jedną cfu na 1 gram (mokrej wagi) próbek zooplanktonu, *Escherichia coli* mniej niż 250 cfu na 100 mililitrów; jelitowa *Enterococci* mniej niż 100 cfu na 100 mililitrów.

Spełnienie standardu D-2 w praktyce oznacza konieczność zainstalowania na pokładzie statku urządzeń do obróbki wód balastowych zaakceptowanych przez właściwą administrację zgodnie z wytycznymi IMO. Powyższe standardy nie będą miały jednak zastosowania do statków, które zdają wody balastowe do

¹ Cfu-colony forming unit – jednostka tworząca kolonię.

portowych urządzeń odbiorczych zaprojektowanych zgodnie z wytycznymi dotyczącymi urządzeń odbiorczych opracowanymi przez IMO.

1. Zwolnienia A-4 w Konwencji BWM

Prawidło A-4 w Konwencji BWM przewiduje zwolnienia z wymogów określonych w prawidłach B-3 (*Ballast Water Management for Ships*) i C-1 (*Additional Measures*) jako dodatkowe do innych zawartych w Konwencji.

Zwolnienia może udzielić strona Konwencji w odniesieniu do wód będących w jej jurysdykcji wyłącznie:

1. statkom w podróży (podróżach) między określonymi portami/miejscami lub eksploatowanym wyłącznie pomiędzy określonymi portami/lokalizacjami,
2. statkom, które nie mieszają wód balastowych i osadów między innymi portami/miejscami niż wymienione w punkcie powyżej.

Decyzję o zwolnieniu podejmuje się po przeprowadzeniu procedury szacowania ryzyka opartej na odpowiednich wytycznych opracowanych przez IMO. Zwolnienia można udzielić na czas nie dłuższy niż 5 lat, z zastrzeżeniem możliwych rewizji (przeглядów pośrednich) w czasie jego obowiązywania. Aby zwolnienie nabrało mocy prawnej, konieczne jest zakomunikowanie decyzji IMO i rozpowszechnienie jej wśród innych państw – stron Konwencji. Ważne jest zastrzeżenie, aby zwolnienie nie wpływało negatywnie na środowisko, ludzkie zdrowie, mienie czy zasoby państw sąsiadujących lub innych.

W Konwencji BWM podkreśla się konieczność współpracy państw-stron Konwencji, która powinna służyć realizacji przyświecających jej celów. Szczególną uwagę zwraca się na rozszerzenie współpracy regionalnej między państwami graniczącymi z morzami zamkniętymi (lub częściowo zamkniętymi): „Strony powinny współpracować ze Stronami porozumień regionalnych w rozwijaniu jednolitych procedur” (art. 13 (3) BWMC). Regionalną odpowiedzią na apel o współpracę są działania podejmowane przez HELCOM i OSPAR, m.in. w zakresie wypracowania modelu udzielania zwolnień i stanowiącego jego podstawę algorytmu szacowania ryzyka.

Podstawę do stworzenia procedury przyznawania zwolnień stanowią wytyczne IMO – *Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7) MEPC.162(56)* – rezolucja przyjęta 13 lipca 2007 r.² W duchu wytycznych G7 dla obszaru Morza Bałtyckiego i Morza Północnego w 2013 r. powstał dokument *Joint HELCOM/OSPAR Guidelines on the granting of Exemptions under the International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, Regulation A-4*, uzupełniony poprawkami w 2015 r. i obecnie dostępny jako: *Joint Harmonised Procedure for the Contracting Parties of OSPAR and HELCOM on the Granting of Exemptions from the International Convention*

² Wytyczne mają charakter zaleceń i, choć formalnie nie mają mocy wiążącej, ze względów praktycznych przyjmuje się ich obligatoryjność.

for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments under Regulation A-4 (JHP).

Zalecenia zawarte w tym dokumencie nie są obligatoryjne, a decyzja o ich stosowaniu spoczywa na administracji morskiej danego państwa. Niemniej jednak, jeżeli państwo będące sygnatariuszem konwencji helsińskiej odstąpi od ich stosowania, powinno o tym fakcie poinformować HELCOM, uzasadniając swoją decyzję.

Wytyczne G7 oraz dokument HELCOM/OSPAR identyfikują podstawową procedurę oraz wskazują minimum informacji niezbędnych do podjęcia decyzji o przyznaniu zwolnienia na podstawie przepisu A-4.

2. Proces aplikacji

Aplikant (armator/operator statku) musi poddać się stosownej procedurze bezpośrednio w kraju, od którego chce uzyskać zwolnienie. Jak wspomniano, podjęcie decyzji o zwolnieniu musi być poprzedzone procedurą szacowania ryzyka. Państwo portu może przeprowadzić szacowanie ryzyka we własnym zakresie lub takim obowiązkiem obciążyć aplikanta (armatora/operatora). Zawsze jednak ponosi odpowiedzialność za ocenę i weryfikację procesu szacowania ryzyka przeprowadzonego przez aplikanta pod kątem zgodności z wytycznymi G7. Jeżeli armator/operator aplikuje o zwolnienie dla statku eksploatowanego między portami, dla których dostępne są aktualne i wiarygodne dane, państwo-strona może udzielić zwolnienia bez żądania przeprowadzenia dodatkowych badań w porcie.

Zgodnie z paragrafem 7.4. (G7) pt. *Procedury udzielania zwolnień (Procedures for granting exemption)*, jeżeli państwo zdecydowało, że to aplikant ma przeprowadzić ocenę ryzyka, powinno udostępnić mu odpowiednie informacje określające m.in.:

- stosowany algorytm szacowania ryzyka (dla krajów HELCOM i OSPAR będzie to algorytm opisany w JHP);
- gatunki docelowe, które powinny być brane pod uwagę;
- wymagany standard danych.

Aplikant powinien dostarczyć wszystkich niezbędnych informacji, które umożliwią podjęcie decyzji. W związku z tym w stosunku do aplikantów powinny być jasno określone wymagania informacyjne.

Informacje niezbędne do udzielenia zwolnienia, które powinny znaleźć się w aplikacji, są określone w załączniku do wytycznych G7 (*Application to Port State*) oraz HELCOM/OSPAR JHP. Powinny się tam znaleźć m.in.:

1. Ogólne informacje o statku (nazwa, numer IMO, bandera, tonaż, dane armatora).
2. Kopia zatwierdzonego statkowego planu zarządzania wodami balastowymi – *Ship's Ballast Water Management Plan*.
3. Lista portów zawinięć oraz:

- jeśli zwolnienie ma dotyczyć jednej podróży – data wypłynięcia i powrotu;
 - jeśli zwolnienie ma dotyczyć wielu podróży – częstotliwość zawinięć do portów, przybliżoną liczbę podróży w okresie zwolnienia, częstotliwość zrzutów wód balastowych oraz ich ogólna ilość, a także planowane podróże w inne miejsca niż wymienione porty (np. w celu napraw, przeglądów).
4. Informacje o porcie (dla każdego portu zawinięcia): aplikant powinien dostarczyć co najmniej informacje zgodne z sekcją 2 HELCOM/OSPAR Joint Harmonised Procedure (*Port Survey Protocol*) poprzez podanie danych własnych lub pochodzących z ogólnodostępnych baz danych. Informacje te powinny przedstawiać charakterystykę portów, do których zawija statek i z których pobiera wody balastowe, tak jak to przewiduje *Port Survey Protocol*, i powinny być złożone w odpowiednim formacie.
 5. Informacje o gatunkach: informacje o obecności organizmów obcych (*non-indigenous*) powinny być uzyskane zgodnie z zaleceniami odnośnie do *Port Survey Protocol* opisanymi w *Joint Harmonised Procedure*.

Istotny jest fakt, że zgodnie z wytycznymi G7 oraz JHP aplikant poprzez przekazanie informacji – wyników badań wykonanych zgodnie z *Port Survey Protocol* udziela do nich prawa (przenosi własność) na organ administracji. Od tego momentu stają się one własnością organów prowadzących bazy danych (np. HELCOM) i mogą być użyte przez innych aplikantów. Armatorzy powinni mieć tego świadomość i w miarę możliwości tworzyć porozumienia pozwalające im na współdzielenie kosztów badań niezbędnych do uzyskania zwolnienia (JHP pkt 7.7).

Organ uprawniony do wydawania zwolnień powinien sprawdzić kompletność i wiarygodność dostarczonych informacji oraz przeprowadzić ocenę ryzyka. W razie potrzeby może zażądać dodatkowych informacji od aplikanta, jak również przeprowadzić dodatkowe konsultacje z innymi instytucjami czy ekspertami. Przyjmuje się zasadę, że w przypadku braku danych lub trudności w ich weryfikacji udzielenie zwolnienia nie jest możliwe.

Zwolnienia mogą być udzielane na maksimum 5 lat, ale nie dłużej niż wynosi czas ważności badań *Port Survey*, które także są ważne maksymalnie przez 5 lat. Państwo może jednak zdecydować o krótszym terminie ważności *Port Survey* np. z uwagi na wyjątkową wrażliwość środowiska, intensywność ruchu statków lub inne (konieczność uzupełnienia, weryfikacji wyników *Port Survey* itp.)³.

Państwo udzielające zwolnienia ma prawo (i obowiązek) do przeprowadzenia przeglądów pośrednich w czasie trwania zwolnienia, nie częstszych niż jeden w roku, aby sprawdzić, czy wymagania stawiane przy udzieleniu zwolnienia są nadal spełniane (np. analizuje historię zawinięć statku). Zgoda na udzielenie zwolnienia może zawierać pewne ograniczenia, np. sezonowe, czasowe lub inne.

Zwolnienie może być cofnięte lub czasowo zawieszona. Powody mogą być niezależne od aplikanta (istotny wzrost ryzyka spowodowany np. odkryciem

³ Np. w Gdyni są one ważne 3 lata, w związku z czym zwolnienie powinno być przyznawane również na 3 lata.

nowych gatunków docelowych, nagłą proliferacją szkodliwych organizmów – okresowy zakwit alg) lub przez niego zawinione (mieszanie wód balastowych między portami innymi niż te, które zostały wpisane do aplikacji).

W ostatnich (z 2015 r.) poprawkach do JHP (sekcja 7, pkt 7.17) zwraca się uwagę, że mogą zaistnieć sytuacje, w których armator zgłosi potrzebę dewiacji z trasy, dla której statkowi przyznano zwolnienie, np. w celu wykonania okresowych przeglądów statku, koniecznych napraw. Wówczas powinien on zawczasu poinformować wszystkie zainteresowane strony i uzyskać zgodę na dewiację oraz zapewnić, że zostaną podjęte wszelkie działania zapobiegawcze satysfakcjonujące strony.

O swojej decyzji organ wydający zwolnienia powinien niezwłocznie poinformować aplikanta, IMO oraz – w przypadku Polski – także HELCOM.

Konwencja stanowi, że zwolnienie nie może wpływać negatywnie na środowisko, ludzkie zdrowie, mienie czy zasoby państw sąsiadujących lub innych. To zastrzeżenie jest powtórzone także w wytycznych G7 (sekcja 6.5. G7 pt. *Evaluation and decision making*, pkt 6.5.1). Zatem państwo udzielające zwolnienia powinno skonsultować się z każdym państwem, które mogłoby ponieść szkodę z powodu wydanej decyzji o zwolnieniu. Proces konsultacji omawia szczegółowo sekcja 8 wytycznych G7 pt. *Consultation*. Obejmuje on m.in. dostarczenie szczegółowych informacji o zastosowanej metodzie oceny ryzyka, kryteriach identyfikacji gatunków docelowych (*target species*)⁴, uzasadnienie przesłanek przemawiających za udzieleniem zwolnienia. Jeżeli w określonym terminie nie wpłynie sprzeciw wobec decyzji o zwolnieniu, można uznać, że decyzja została zaakceptowana. W regionie Bałtyku i Morza Północnego proces konsultacji będzie przebiegał sprawniej z racji istniejącej jednolitej procedury udzielania zwolnień opracowanej przez HELCOM i OSPAR (JHP).

3. Algorytm szacowania ryzyka

Decyzję o zwolnieniu podejmuje się po przeprowadzeniu procedury szacowania ryzyka. W teorii i praktyce istnieje wiele podejść do oceny ryzyka w odniesieniu do wód balastowych⁵.

W celu ujednoczenia procedury oceny ryzyka wytyczne G7 identyfikują trzy metody oceny ryzyka, które powinno się stosować, podejmując decyzję

⁴ Gatunki docelowe (ang. *target species*) to gatunki zidentyfikowane przez stronę Konwencji dla danego portu, państwa lub regionu biogeograficznego, spełniające określone kryteria, wskazujące, że mogą one oddziaływać szkodliwie lub przyczynić się do powstania szkody w środowisku, ludzkim zdrowiu, mieniu lub zasobach (G7).

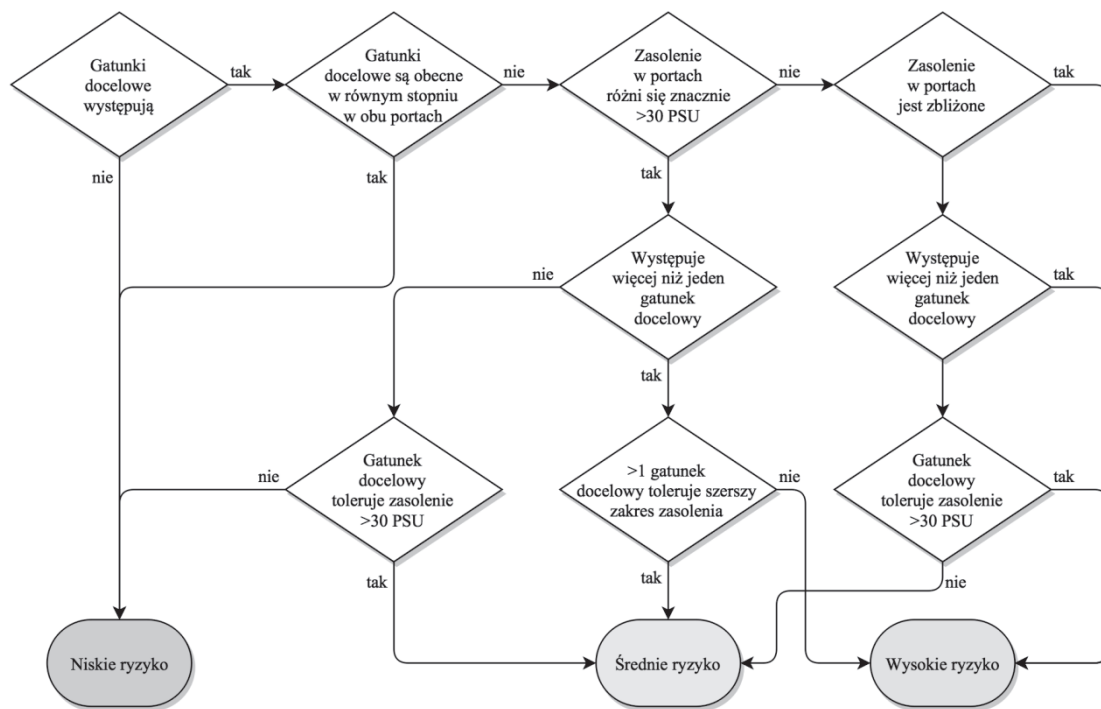
⁵ Zob.: S.C. Barry, K.R. Hayes, C.L. Hewitt, H.L. Behrens, E. Dragsund, S.M. Bakke, *Ballast water risk assessment: principles, processes, and methods*. – ICES, „Journal of Marine Science” 2008, no. 65, s. 121–131; M. David, S. Gollasch, *Ballast Water Risk Assessment for intra North Sea Shipping*, Prepared for Interreg IVB Project Ballast Water Opportunity. Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee, Texel, The Netherlands 2010.

o zwolnieniu na podstawie pravidła A-4: *environmental matching*, *species' biogeographical* oraz *species-specific*. Powstały na ich bazie algorytm szacowania ryzyka ma ułatwić podejmowanie decyzji, pozwalając określić stopień ryzyka introdukcji gatunków docelowych. Stosowanie algorytmu powinno być zharmonizowane przynajmniej regionalnie (w jednym rejonie biogeograficznym), aczkolwiek nie wyklucza to możliwości rozsądzania konkretnych przypadków niezależnie.

Dlatego też wspólnym wysiłkiem HELCOM i OSPAR został opracowany algorytm szacowania ryzyka dla krajów basenu Morza Bałtyckiego i Morza Północnego (rys. 1). Bazuje on na metodzie *species-specific*, wspartej informacjami o warunkach środowiskowych oraz aktywności żeglugowej. Podstawowe kryteria pozwalające oszacować ryzyko jako wysokie (nie do zaakceptowania), średnie lub niskie (akceptowalne) obejmują:

- obecność i rozpowszechnienie tzw. gatunków docelowych (*target species*) w portach/miejscach, do których zawija statek;
- różnice w zasoleniu wód między tymi portami/miejscami;
- tolerancję gatunków docelowych na różnice w zasoleniu wód.

Algorytm formalizuje proces szacowania ryzyka, polega na udzielaniu odpowiedzi tak/nie na postawione pytania. Został szczegółowo wyjaśniony w Aneksie 4 wspomnianego *Joint Harmonised Procedure...*, jest także dostępny on-line. Dodatkowo OSPAR/HELCOM, aby zapewnić jednolite szacowanie ryzyka w zakresie udzielania zwolnień, opracowało narzędzie *Risk Assessment Tool under the HELCOM/OSPAR Harmonized Procedures on Exemption under the Ballast Water*



Rysunek 1. Algorytm szacowania ryzyka opracowany przez OSPAR/HELCOM

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: http://jointbwmexemptions.org/ballast_water_RA.

Management Convention, pozwalające w szybki sposób ocenić ryzyko. Jest ono również dostępne on-line: http://jointbwmexemptions.org/ballast_water_RA. Narzędzie to ma za zadanie zharmonizować procedury przyznawania zwolnień w basenach Morza Bałtyckiego i Morza Północnego oraz stanowić wsparcie zarówno dla armatorów, jak i administracji państw, pozwalając na szybką identyfikację połączeń (tras), które kwalifikują się do zwolnienia. Zgromadzono w nim m.in. informacje o gatunkach obcych i inwazyjnych, gatunkach docelowych, organizmach zidentyfikowanych przez PSC, właściwościach fizykochemicznych wód portowych. Wiele z nich (np. dane o gatunkach docelowych) nie są jeszcze dopracowane. Narzędzie jest administrowane wspólnie przez HELCOM i OSPAR.

Algorytm dopuszcza trzy możliwe wyniki oceny ryzyka:

- wysokie, nie do zaakceptowania – zwolnienie nie może być udzielone;
- średnie – do rozważenia; należy dodatkowo oszacować ryzyko, biorąc pod uwagę np. warunki lokalne w porcie, temperaturę, tolerancję na zmianę zasolenia, możliwości rozprzestrzeniania się gatunku;
- niskie (akceptowalne) – zwolnienie może być udzielone.

4. Ograniczenia i dylematy towarzyszące wydawaniu zwolnień

Armatorzy, którzy rozważają złożenie wniosku o wydanie zwolnienia, uczynią to, chcąc uniknąć nakładów finansowych związanych z zakupem i eksploatacją BWTS. Należy mieć jednak na uwadze istotne ograniczenia mechanizmu wydawania zwolnień, stawiające pod znakiem zapytania celowość ubiegania się o nie, takie jak:

1. dostępność i wiarygodność danych o gatunkach inwazyjnych i docelowych w portach⁶,
2. w sytuacji braku ogólnodostępnych danych – konieczność uzyskania i sfinansowania przez armatora/operatora statku badań prowadzących do uzyskania danych o gatunkach inwazyjnych i docelowych w portach;
3. utrata praw własności do wyników wyżej wymienionych badań z chwilą złożenia wniosku o zwolnienie,
4. niebezpieczeństwo zawieszenia/unieważnienia zwolnienia w każdej chwili.

Szczególnie niepewność związana z możliwością zawieszenia lub unieważnienia zwolnienia jest dotkliwa, tym bardziej, gdy armator poniósł nakłady finansowe na wykonanie badań w portach. Wówczas, chcąc dalej eksploatować statek, będzie musiał podjąć działania zapobiegające zrzutowi nieoczyszczonych

⁶ Dla szacowania ryzyka zasadnicze znaczenie ma dostępność wiarygodnych, rzetelnych i kompletnych danych, co jest obecnie problemem. Przykładowo, w 2013 r. spośród ok. 1200 portów europejskich tylko w niespełna 10 przeprowadzono badania zgodne z *Port Survey Protocol* (David i Gollasch, 2013). Ponadto wyniki pochodzące z jednorazowego badania organizmów w wodach portowych nie mogą posłużyć jako długoterminowa podstawa do szacowania ryzyka z uwagi na możliwość reintrodukcji gatunków obcych. Konieczny jest więc systematyczny monitoring.

wód balastowych (np. skorzystać z mobilnego lub portowego systemu do odbioru wód balastowych, jeśli taki byłby dostępny). Ponadto zwolnienie „wiąże” statek z daną trasą (jest wydawane dla konkretnej jednostki obsługującej daną relację), co zmniejsza elastyczność zatrudnienia statków.

Jak wcześniej wspomniano, armatorzy, aby zmniejszyć koszty badań biologicznych w portach, powinni tworzyć porozumienia pozwalające na współdzielenie kosztów z innymi armatorami, których statki zawijają do tych samych portów (tak też sugeruje się w JHP pkt 7.7). Mechanizm współdzielenia kosztów może także obejmować innych interesariuszy (państwo portu, zarządy portów), którzy mogą finansować lub współfinansować takie badania, jeżeli są ku temu odpowiednie środki⁷.

Literatura

1. Barry S.C., Hayes K.R., Hewitt C.L., Behrens H.L., Dragsund E., Bakke S.M., *Ballast water risk assessment: principles, processes, and methods*. – ICES, „Journal of Marine Science” 2008, no. 65
2. David M., Gollasch S., *Ballast Water Risk Assessment for intra North Sea Shipping*, Prepared for Interreg IVB Project Ballast Water Opportunity. Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee, Texel, The Netherlands 2010
3. David M., Gollasch S., Leppakoski E., *Risk assessment for exemptions from ballast water management – The Baltic Sea case study*, „Marine Pollution Bulletin” 2013, no. 75
4. David M., Gollasch S., Pavliha M., *Global ballast water management and the „same location” concept: a clear term or a clear issue?* „Ecological Applications” 2013, no. 23
5. *Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*, MEPC.162(56) – 13.07.2007
6. *Guidelines for ballast water management equivalent compliance*, Resolution MEPC.123(53) – 22.07.2005
7. *HELCOM guide to alien species and ballast water management in the Baltic Sea*, 2014
8. *International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments*, IMO Publishing, 2004
9. *Joint Harmonised Procedure for the Contracting Parties of OSPAR and HELCOM on the Granting of Exemptions from the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments under Regulation A-4*, Adopted as OSPAR Agreement 2013-09 and by HELCOM Ministerial Meeting Copenhagen 3 October 2013; Amended by HELCOM 2015 (March) and OSPAR Agreement 2015

⁷ Por. JHP pkt 1.16: *Subject to funding, it is suggested that data should be collected by Contracting Parties or other organisation (e.g. ports). Contracting Parties and other organizations are encouraged to use projects for initial data collection.*

**THE CONCEPT OF BALLAST WATER EXEMPTION
UNDER THE REGULATION A-4 OF BWM CONVENTION –
ITS ESSENCE AND LIMITATIONS**

SUMMARY

The purpose of this paper is to highlight the issue of granting exemptions under the Regulation A-4 of the Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, adopted in 2004. As a starting point for the elaboration, the relevant provisions of the Convention are analyzed. The whole process of granting exemptions from application to decision as well as the algorithm for risk assessment are presented. The paper ends with a review of limitations and dilemmas regarding granting exemptions.

Keywords: balast water and sediments, environment protection, ships