

STUDIO LEGALE GARBARINO VERGANI

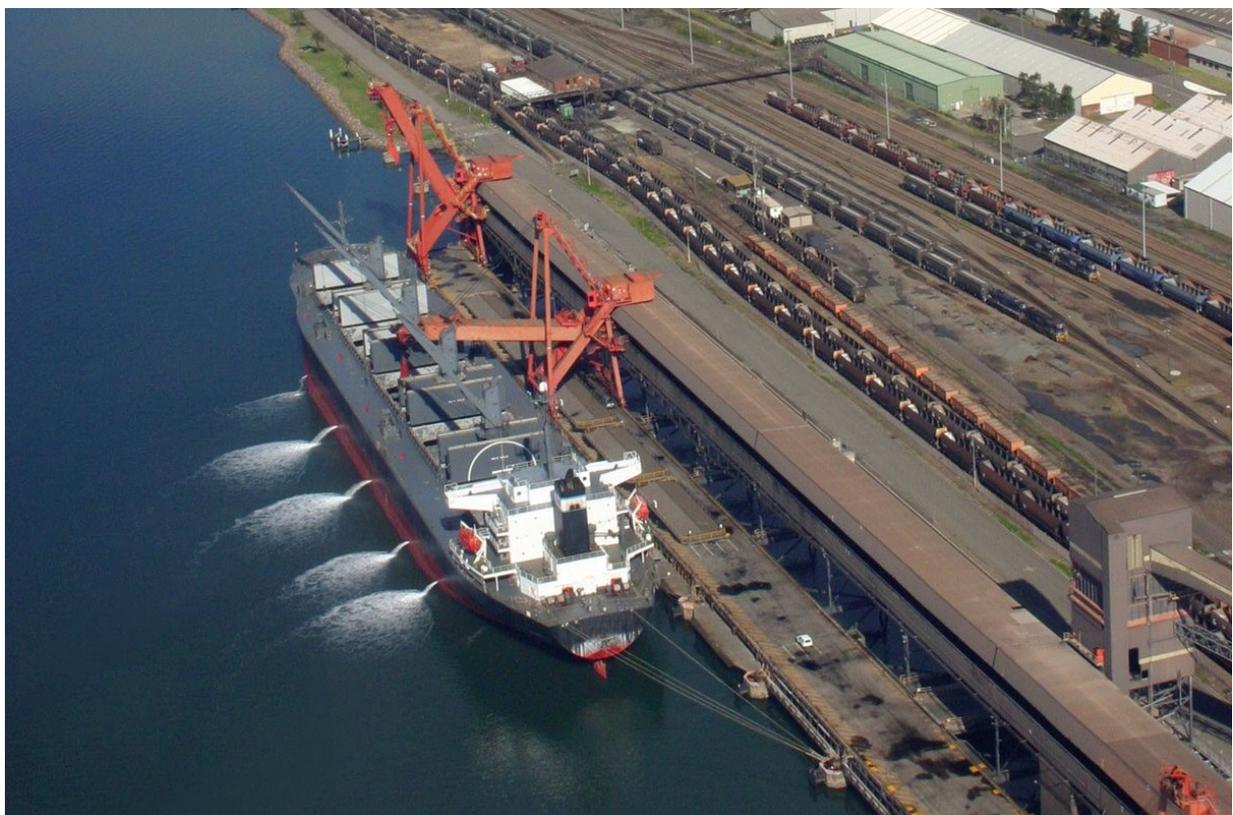
garbamar@garbamar.it

STUDIO ASSOCIATO



**LA BALLAST WATER
MANAGEMENT CONVENTION**

**THE BALLAST WATER
MANAGEMENT CONVENTION**





1. Cos'è la Ballast Water Management Convention ("BWM")?

La BWM è una convenzione internazionale IMO per il controllo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti adottata nell'ambito di una Conferenza diplomatica nel 2004.

Con il deposito dello strumento di ratifica da parte della Finlandia, la Convenzione ha raggiunto la percentuale di tonnellaggio necessaria all'entrata in vigore e diverrà efficace a partire dall'8 Settembre 2017.

2. Qual è lo scopo della Convenzione?

L'acqua di zavorra è un elemento imprescindibile per la navigazione, dando alla nave assetto e stabilità. Lo scopo della Convenzione è minimizzare e da ultimo eliminare la trasmigrazione, per il tramite delle stesse acque di zavorra, di microrganismi acquatici nocivi e patogeni da una zona all'altra del globo, fenomeno che danneggia l'ambiente, la salute umana, la biodiversità e le diverse industrie coinvolte (pesca, agricoltura, turismo).

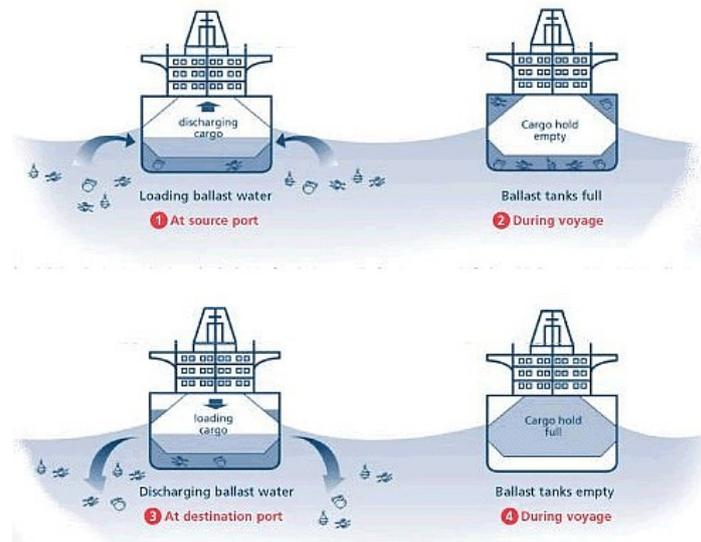
1. What is Ballast Water Management ("BWM") Convention?

The BWM Convention is an IMO international Convention for the control and management of ships' ballast water and sediment adopted as a result of the diplomatic Conference (BWM/CONF/37) in 2004.

With the accession by Finland, the Convention has reached the proportion of tonnage necessary to the entry into force and will become effective starting from 8th September 2017.

2. What is the purpose of the Convention?

The ballast water is an essential element for navigation, giving the ship's trim and stability. The Convention aims to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer, via ballast water, of harmful aquatic organism and pathogens from an area of the planet to another, thus avoiding negative consequences for environment, human health, biological diversity and the related involved industries (fishing, agriculture, tourism).





Con l'entrata in vigore della BWM, le navi dovranno sottoporre l'acqua di zavorra, imbarcata durante ciascun viaggio, ai processi meccanici, fisici, chimici, biologici, singolarmente o congiuntamente, approvati dalla normativa quali ad es. trattamenti a base UV, ozono, ipoclorito di sodio, gas inerte o semplicemente riflusso.

3. A quali navi si applica la BWM?

La Convenzione si applicherà ad ogni tipo di nave, inclusi sommergibili, natanti, piattaforme galleggianti, FSUs e FPOs. Dovrà trattarsi di navi battenti bandiera degli Stati contraenti o che operano all'interno della giurisdizione dei medesimi.

Sono invece escluse dall'ambito applicativo:

- Navi non progettate o costruite per trasportare acqua di zavorra;
- Navi che operano esclusivamente in acque soggette alla giurisdizione di uno Stato contraente, a meno che lo Stato in questione stabilisca che lo scarico dell'acqua di zavorra dalla nave potrebbe danneggiare l'ambiente (*same location clause*);
- Navi da guerra, navi ausiliarie o altre navi di proprietà o operate dallo Stato contraente;
- Navi con acqua di zavorra permanente non soggetta a scarico.

According to the BWM Convention, the ships will have to submit the ballast water, embarked during each voyage, to mechanical, physical, chemical, and biological processes, either singularly or in combination, approved by law (for instance UV treatment, ozone, sodium hypochlorite, inert gas or simply back-flushing).

3. Application of the BWM

This BWM Convention shall apply to all types of ships, including submersibles, floating platforms, FSUs and FPOs flying the flag of a party member of the Convention ("Party") or, operating within the jurisdiction of a party.

The BWM Convention shall not apply to:

- Ships not designed or constructed to carry ballast water;
- Ships operating exclusively in waters under the jurisdiction of a contracting Party, unless the party determines that the discharge of ballast water from such ships would impair or damage their environment (*same location clause*);
- Warships, naval auxiliary or other ships owned or operated directly by the government of a contracting Party;
- Ships with permanent ballast water not subject to discharge.



Esenzioni possono essere concesse a navi che viaggiano tra porti specificati o che operano esclusivamente tra porti o percorsi specificamente individuati quando l'acqua di zavorra non si mescola ad acque diverse da quelle di questi porti o località. Queste esenzioni sono efficaci per 5 anni e soggette a revisione. La BWM.2/Circ.32, datata 8 agosto 2011, specifica che le previsioni della Convenzione non si applicano alle draghe aspiranti (*hopper dredger*).

4. La documentazione richiesta

Le navi soggette alla disciplina BWM, dovranno avere a bordo i seguenti documenti:

- “Ballast Water Management Plan” approvato dall’Amministrazione di bandiera, con l’indicazione delle procedure di sicurezza ed azioni necessarie per rispettare gli *standards* imposti dalla Convenzione;
- “Ballast Water Record Book” per registrare ogni operazione di gestione dell’acqua di zavorra;
- “International Ballast Water Management Certificate” per navi dai 400 GT in poi ed escluse piattaforme galleggianti, FSUs (*Floating Storage Units*) e FPSOs (*Floating Production Storage and Offloading Units*), certificato con 5 anni di validità e soggetto a visite di rinnovo annuali e periodiche.

Exemption may be granted to ships on voyages between specified ports or operated exclusively between specified ports or locations when ballast water is not mixed other than between these ports or locations. These exemptions shall be effective for 5 years and subject to intermediate review. BWM.2/Circ.32, dated 8th August 2011, specifies that provisions of the Convention are not applicable to hopper dredgers.

4. Documents required

Under the Convention ships will be required to carry on board the following documents:

- “Ballast Water Management Plan” approved by the competent flag Administration, detailing safety procedures and actions to be taken to implement the ballast water management requirements;
- “Ballast Water Record Book” for the recording of each operation concerning ballast water management;
- “International Ballast Water Management Certificate” for ships of 400 gross tonnage and above excluding floating platform, FSUs (*Floating Storage Units*) and FPSOs (*Floating Production Storage and Offloading Units*); this certificate has a 5 years validity and is subject to annual and intermediate renewal surveys.



5. Navi già esistenti e navi di nuova costruzione

Le navi già esistenti dovranno installare a bordo un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra entro la prima visita di rinnovo del Certificato IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*) successiva alla data di entrata in vigore della BWM, mentre le navi di nuova costruzione (costruite dopo l'entrata in vigore della BWM) dovranno rispondere ai requisiti di cui sopra sin dalla consegna. Nel periodo tra l'entrata in vigore della Convenzione e la prima successiva visita di rinnovo del certificato IOPP, le navi esistenti dovranno effettuare il cambio dell'acqua di zavorra (*water ballast exchange*) come prescritto dalla Convenzione. A mero titolo informativo segnaliamo la proposta avanzata da alcuni paesi di differimento della Convenzione per le navi esistenti.

6. Emissione dei certificati BWM prima dell'entrata in vigore della BWM Convention

In occasione della 64esima sessione del MEPC è stata approvata la circolare BWM.2/Circ.40. La circolare consente di sopperire all'assenza di una fase di graduale introduzione o, in qualche modo, di adeguamento temporaneo per le navi costruite prima dell'entrata in vigore della Convenzione.

5. Existing ships and new ships

Existing ships will be required to install on board an approved ballast water treatment system by the first IOPP renewal surveys after the entry in force of the BWM Convention, whilst new ships, built after 8th September 2017, will have to be compliant with Convention starting from the delivery of the ship. In the period between the entry into force and the first IOPP renewal survey, existing ships will be required to perform the ballast water exchange only according to the Convention's requirements. It may be worth pointing out that proposals have been made by some Countries to postpone the entry in force of the Convention for existing ships.

6. Issuance of BWM Certificates before the entry into force of the BWM Convention

At the 64th session of MEPC, the BWM.2/Circ.40 was approved. This Circular aims to solve the issue of the lack of a phase-in period for the existing ships allowing Contracting Governments to BWM Convention to issue International Ballast Water Management Certificates prior to entry into force of the Convention. In these Certificates it has to be mentioned that the validity begins from the entry into force date of the Convention.



Nel Certificato dovrà prendersi nota che la validità inizierà dall'entrata in vigore della Convenzione. Ancora, l'Amministrazione o ogni Organizzazione da essa riconosciuta dovrà rilasciare all'armatore una dichiarazione attestante la data della ricezione del BWM Plan; a partire da questa data, la nave sarà abilitata a navigare per tre mesi con un non approvato BWM Plan a bordo.

7. Violazioni e sanzioni

In caso di violazioni non è chiaro quali siano le conseguenze.

La Convenzione stabilisce unicamente all'art. 8 (*Violations*) che, in caso di violazione, le sanzioni applicabili saranno quelle stabilite dalla legge dello Stato di bandiera della nave. Precisa ancora che la sanzione irrogata dovrà essere severamente adeguata alla violazione al fine di scoraggiare ulteriori o reiterate violazioni della Convenzione.

Quale sarà allora il regime sanzionatorio applicato dal nostro paese che ad oggi non ha ancora depositato lo strumento di ratifica? Il Ministero dell'Ambiente, interpellato sul punto da Confitarma, non ha, al momento, dato alcun riscontro.

Therefore the competent Administration or any Organization recognized by it has to issue a statement to the shipowner attesting the time when the BWM Plan was received. Since this date, the ship will be allowed to navigate for three months with an "unapproved" BWM Plan on board.

7. Violation and Sanctions

In case of violations it is not clear what kind of consequences will be imposed to the violation party.

The BWM Convention states in Article 8 (*Violations*) that, in case of violation, sanctions shall be established under the law of the competent flag Administration of the ship. The provision also states that the sanction imposed shall be adequate in severity to discourage violations of the Convention wherever they occur.

What will be then the sanctions which will be applied by Italy, which has not yet deposited the instrument of ratification? The Environment Ministry, questioned on the point by Confitarma, did not, so far, give any feedback.





8. Quale possibile impatto?

Certamente questa Convenzione genererà un impatto importante sull'intera industria dello *Shipping*. Sulla base dei dati forniti dagli analisti, pare che effettuare un retrofit per adeguare navi già esistenti agli standard imposti dalla BWM potrebbe costare circa 1-5 milioni di dollari. Di fronte alle ingenti spese che gli armatori dovranno affrontare, ad alcuni converrà senz'altro portare le navi in demolizione. Lo scenario prefigurabile con questa Convenzione è quello di un bilanciamento di interessi che somiglia più ad un braccio di ferro tra le Istituzioni mondiali, preoccupate dei danni procurati all'ambiente da una *deballasting* scelerato e gli armatori, preoccupati dell'importante costo di questa normativa, in un momento non particolarmente florido per il settore dello *Shipping*.

9. Le regole US e le regole internazionali

Una questione molto delicata nasce dalla mancata ratifica della BWM da parte degli Stati Uniti. Nel 2012, gli Stati Uniti hanno adottato una loro regolamentazione per la gestione dell'acqua di zavorra che tuttora resta in attesa di approvazione della *Coast Guard*.

8. What possible impact?

Certainly this Convention will generate an important impact on the Shipping industry. Based on data provided by analysts, it seems that performing a retrofit of existing ships to adopting the same standards imposed by the BWM may cost between USD 1-5 million. Thus will almost certainly speed up the demolition process of older tonnage. The scenario resulting from the application of this Convention looks like an "arm wrestling" between the Institutions, concerned about the damage to the environment procured by a villain deballasting and shipowners already facing the bad market, concerned about the important cost of this legislation.

9. US rules and International rules

A very delicate issue arises from the non-ratification of the Convention by the United States. In 2012, the United States have adopted their own regulation for the control and the management of ship's ballast water that still awaits approval by the Coast Guard.





Agli armatori che navigano nelle acque territoriali è stato concesso di attrezzarsi, per 5 anni, di sistemi alternativi AMS (*Alternative Management System*) rispondenti agli standard fissati dalla BWM. L'assenza di una regolamentazione globale uniforme è, in ogni caso, fonte di grande preoccupazioni per le situazioni che verranno a crearsi quando, trascorsi i 5 anni di proroga concessi dagli Stati Uniti, sarà obbligatorio adottare sistemi USGC con un ulteriore ingente costo per gli armatori che avendo installato a bordo i sistemi approvati dall'IMO, saranno costretti a rendere il suddetto sistema di gestione e controllo delle acque di zavorra conforme anche alla normativa statunitense.

10. Il nostro studio

Il nostro studio avrà cura di monitorare i prossimi sviluppi ed aggiornarvi anche con riferimento ai tempi di implementazione della normativa per le navi esistenti ed al regime sanzionatorio applicabile in caso di violazione della stessa.

The shipowners operating in US waters have been granted to gear up for 5 years, alternative system AMS (Alternative Management System) compliant to the standards set in the BWM Convention. After 5 years of the extension granted by the United States, shipowners might then have to replace the system with additional substantial costs in order to be compliant the with US regulation. The discrepancy between BWM system and the severest USCG one, is therefore quite concerning.

10. Our law firm

Our law firm will monitor further developments of this matter, in particular with reference to the timing of entry in force of the legislation for the existing ships and sanctions applicable in case of violation of the Convention rules.

STUDIO LEGALE GARBARINO VERGANI

STUDIO ASSOCIATO

GENOA (Head Office):	Salita S. Caterina 4/11 - 16123	T:+39-0105761161	F: +39-0105958708
PALERMO:	Via Emerico Amari 8 - 90139	T:+39-0918486010	F: +39-0918486010
TRAPANI:	Via dell'Assunta, 83 - 91100	T:+39-09231851858	F: +39-09231851858
TARANTO	C.so V. Emanuele, 17 - 74122	T:+39-0999908000	F: +39-0999908000
LUXEMBOURG c/o BSP 2,	rue Peterelchen L - 2370	T:+352-26025-1	F: +352-26025-999

E: garbamar@garbamar.it – W: www.garbamar.it

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice. For any further information, please contact Studio Legale Garbarino Vergani at the following contacts as reported hereunder.