



**SJÖFARTSVERKET**  
Sjöfartsinspektionen

Handläggare direkttelefon  
Johan Franson, 011-19 11 51

Datum  
1999-08-03

Vår beteckning  
070202-9935194

Ert datum  
M1999/1258/R

Er beteckning  
1999-05-03

Miljödepartementet  
Rättsenheten  
103 33 STOCKHOLM

## Naturvårdsverkets skrivelse: Ändringsförslag till förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet

Rubricerade skrivelse har remitterats till Sjöfartsverket för yttrande. Verket får med anledning därav anföra följande.

### Sammanfattning

Sjöfartsverket lägger inga synpunkter på förslaget utom såvitt gäller de delar av det som berör sjöfarten. Förslaget bör, såvitt det berör sjöfarten, arbetas om.

### Allmänt

Sverige har tidigare än de länder, med vars handelsflottor den svenska konkurrerar, infört ett förbud mot användningen av halon som brandsläckningsmedel. Detta har lett till ökade kostnader för den svenska handelsflottan och därmed en försämrad konkurrenssituation gentemot omvärlden. Miljövinster med det svenska halonförbudet torde, när det gäller handelsflottan, i ett internationellt perspektiv inte vara stora.

Motsvarande svårigheter, som svenska rederier och fartyg har haft och har med halonförbudet, kan nu enligt Sjöfartsverkets uppfattning komma tillbaka till följd av regleringen av köldmediers tillåtlighet. Sjöfartsverket syftar främst på den föreslagna regleringen av export av förbrukade köldmedier i förordningens 27 §

### Förslagets 27 §

Fartyg, som går i oceanfart, måste vara utrustade med luftkonditioneringsanläggning. De stora passagerarfartyg, som går i trafik i Östersjö- och Nordsjöområdena, har mycket stora luftkonditioneringsystem. Fartyg, i all synnerhet större, har stora kyl- och frysutrymmen för proviantförvaring. Svenska handelsflottan innehöll

Datum  
1999-08-03

Vår beteckning  
070202-9935194

tidigare ett stort antal kylfartyg. Nu finns några enstaka kvar. Dessa har mycket stora kylanläggningar.

De anläggningar, som nu nämnts, kan utomlands drabbas av fel, som innebär att de kan behöva tömmas på köldmedium. Köldmedium måste sedan fyllas på. För att ett exportförbud skulle kunna upprätthållas måste fartyget på lämpligt sätt se till att det förbrukade köldmediet återförs till Sverige eller söka tillstånd för att lämna det kvar utomlands. Detta skapar problem vid reparationer i Sydamerika eller Fjärran Östern. Någon vinst, som motsvarar de problem som skapas, torde vara svår att finna.

Svenska fartyg utomlands bör undantas från exportförbudet om det inte kan säkerställas att de länders fartyg med vilka svenska handelsflottan fartyg konkurrerar underkastas motsvarande reglering.

### **Utförsel av begagnade produkter eller utrustning**

Som ovan sagts innehåller fartyg kyl- och frysanläggningar i stor omfattning. Det föreslagna utförselförbudet kan förstås så att ett fartyg inte kan säljas med sina kyl- och frysanläggningar i funktionsdugligt skick, dvs med köldmedium i anläggningarna. Köp och försäljning av fartyg ingår som en naturlig del i ett rederis verksamhet. Utförselförbudet skulle, om det blir en ensidig svensk åtgärd, vilket det torde vara så länge man avser att sätta ett förslag från kommissionen i kraft, skapa svårigheter för svensk rederinäring utan att några miljövinster uppnås.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, har deltagit byrådirektören Gunilla Engström, föredragande.

Johan Franson

Gunilla Engström

### Kopia

Näringsdepartementet, styrelsen vid Sjöfartsverket  
stf CI, CIIt, CIo, CIIm, CIf, CIu, samtl öir