



Charlotte Ottosson, 011-19 13 82

1999-05-19

0302-9808303

1998-12-17

K98/1591/2
K98/3840/SM
(delvis)

Regeringen
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Miljörapport för år 1998

Enligt regleringsbrev för budgetåret 1999 avseende Sjöfartsverket skall verket redovisa hur sjöfartssektorns samlade miljöpåverkan förändras.

Sjöfartsverket överlämnar härmed Miljörapport för år 1998.

Anders Lindström
Generaldirektör

MILJÖRAPPORT 1998

SJÖFARTSVERKET 19 MAJ 1999

601 78 NORRKÖPING

Tel: 011-19 10 00

Fax: 011-10 19 49

MILJÖRAPPORT 1998

SJÖFARTSVERKET 19 MAJ 1999

601 78 NORRKÖPING

Tel: 011-19 10 00

Fax: 011-10 19 49

Förord

FN:s sjöfartsorganisationen (IMO) firade sitt 50 års jubileum och IMO:s miljökommitté (MEPC) att det är 25 år sedan MARPOL-konventionen om skyddet av den marina miljön antogs. Miljökommittén konstaterade att det finns internationella regler med åtgärder mot både vatten- och luftföroreningar från fartyg idag men att efterlevnaden trots detta inte är vad den borde vara. Under 1998 – ett år som IMO utpekat som oceanernas år – uppmärksammades tillståndet i haven och sjöfartens miljöpåverkan på de unika marina miljöer de erbjuder. Stora ansträngningar görs nu från kommitténs sida för att få existerande regler införlivade i medlemsländernas nationella lagstiftning.

Europeiska kommissionen lade under sommaren fram ett förslag till rådets direktiv om mottagningsanordningar i hamn. Detta överensstämmer i stora drag med den s.k. Östersjöstrategin, d.v.s. tvingande ilandlämning av allt fartygsgenererat avfall till mottagningsanordning i hamn utan extra avgift. Sverige och Sjöfartsverket har viktiga uppdrag när det gäller sjöfartsnäringens miljöarbete i Östersjöregionen och speciellt vad gäller det fortsatta arbetet med införandet av Östersjöstrategin.

Framgången med de svenska miljödifferentialiserade sjöfartsavgifterna som infördes den 1 januari 1998 blev större än väntat. Omkring 1 100 fartyg får nu miljörabatt på farledsavgiften genom att använda lågsvavlig olja. Införandet av katalytisk avgasrening börjar också ta fart på allvar. Det är också glädjande att man i den europeiska transportpolitiken diskuterar en internalisering av infrastrukturkostnaderna då detta i förlängningen skulle kunna betyda att man miljödifferentialiserar dessa avgifter på ett sätt som liknar det svenska systemet med miljödifferentialiserade sjöfartsavgifter.

För att ytterligare stärka arbetet mot en säker, hållbar och miljöanpassad sjöfart har Sjöfartsverket påbörjat ett arbete med att införa ett miljöledningssystem.

Maj 1999,
Anders Lindström
Generaldirektör

Inledning

En god miljö

I juni 1998 godkände riksdagen regeringens förslag till mål för och inriktning av transportpolitiken. I propositionen (1997/98:56) Transportpolitik för en hållbar utveckling, fastslås bl.a. ett antal etappmål för reduktion av luftföroreningar från transportsektorn:

Ämne	Basår	Etappmål	År
Koldioxid	1990	0%	2010
Kväveoxider	1995	-40%	2005
Svavel	1995	-15%	2005
VOC	1995	-60%	2005

Fortsatt arbete

Med utgångspunkt från propositionen "Svenska miljömål – Miljöpolitik för ett hållbart Sverige, 1997/98:145" har regeringen beslutat uppdra åt en rad myndigheter att ta fram förslag på åtgärder m.m. i syfte att uppnå de femton föreslagna miljö kvalitetsmålen.

Naturvårdsverket, SIKa, Sjöfartsverket och övriga trafikverk ska bl.a. ta fram förslag på åtgärdsstrategier för att de transport- och miljöpolitiska målen ska kunna nås.

Sjöfartsverket har tillsammans med Kustbevakningen fått ett särskilt uppdrag av regeringen att utarbeta förslag till delmål och åtgärder för att olje- och kemikalieutsläpp från fartyg till vatten ska upphöra snarast möjligt så att miljö kvalitetsmålet Hav i balans ska kunna uppnås inom en generation.

Sjöfartsverket, liksom de övriga trafikverken, deltar vidare i arbetet med att ta fram förslag på ytterligare etappmål m.m. med anledning av den transport – och miljöpolitiska propositionen.

Utsläpp av luftföroeningar och klimatgaser

Miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter

I april 1996 träffade Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund en principöverenskommelse om att sjöfartens utsläpp av framförallt svavel- och kväveoxider ska reduceras med 75% till i början på 2000-talet. För att nå detta mål enades parterna om att införa ekonomiska styrmedel i form av miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter. Avgifterna avsågs främst att stimulera frekvent sjötrafik på Sverige, oberoende av flagg, att vidta miljöförbättrande åtgärder.

Den 1 januari 1998 införde Sjöfartsverket miljödifferenterade farledsavgifter. En del av den nya avgiften baseras på den mängd gods som fartyget lastar eller lossar och den andra delen på fartygets storlek eller bruttodräktighet. Den sistnämnda delen är miljödifferenterad med hänsyn till fartygets utsläpp av svavel- och kväveoxider.

I december 1998 hade närmare 1 100 fartyg anmält att de använder lågsvavlig olja. Ett mycket gott resultat särskilt som det i huvudsak är fartyg som går i regelbunden trafik på Sverige och som svarar för den övervägande delen av sjötrafiken. Sjöfartsinspektionen har under året gjort ett antal stickprov för att kontrollera att fartygen använder angivet lågsvavligt bränsle. Resultatet från kontrollerna är tillfredsställande.

När det gäller reduktion av kväveoxider går processen inte lika fort eftersom det handlar om betydande investeringar för enskilda rederier. Vid årsskiftet 1998/99 hade emellertid 22 fartyg installerat katalytisk avgasrening i form av s.k. SCR-teknik (Selective Catalytic Reduction) som minskar utsläppen av kväveoxider med upp till 95%. Förutom SCR-tekniken finns idag s.k. HAM-teknik (Humid Air Motor), vatteninsprutning eller vattenemulsion, alla kväveoxidreducerande tekniker. Teknisk utveckling av kväveoxidreducerande alternativ pågår och förväntas få genomslag inom en nära framtid.

Ett 20-tal hamnar har förstärkt det ekonomiska incitamentet genom att miljödifferentera hamnavgifterna, för att därigenom söka åstadkomma miljöförbättrande åtgärder inom sjöfartsnäringen.

Efter ett år med de miljödifferenterade sjöfartsavgifterna kan konstateras att avgifterna varit en stor framgång. En av de viktigaste

miljöfrågorna för Sverige är nu att sprida detta system internationellt.

Klimatgaser

FN:s sjöfartsorganisation (IMO) och den Internationella klimatpanelen (UNFCCC) utbyter sedan år 1997 information om sjöfartens koldioxidutsläpp. Koldioxidutsläpp som baseras på sålt fartygs- eller flygplansbränsle inkluderas inte i den nationella sammanställningen av koldioxidutsläpp utan ska rapporteras separat. IMO:s miljökommitté avser därför följa sjöfartens samlade koldioxidutsläpp. Carnegie Mellon University, USA, beräknar att sjöfarten under år 1998 stod för ca 2% av de totala koldioxidutsläppen. IMO:s miljökommitté kommer också att diskutera vilka åtgärder som kan vidtas för att den internationella sjöfartens utsläpp av koldioxid ska kunna minska.

Natur och kulturmiljön

Kulturmiljö

Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer ska tas tillvara och förstärkas. Sjöfartsverket har idag ett trettiofem fyrar runt Sveriges kuster, förutom den faktiska funktionen sjöövervakning, har dessa fyrplatser även ett kulturhistoriskt och estetiskt värde.

Biologisk mångfald

Sedan flera år har FN:s sjöfartsorganisation (IMO) arbetat med frågan om hur man ska kunna förhindra oönskade introduktioner av främmande arter via fartygs barlastvatten. Syftet med arbetet är att den biologiska mångfalden i världens alla olika marina miljöer inte ska riskeras. Idag finns frivilliga regler eller riktlinjer för hur man genom att byta barlastvatten i djupt vatten skulle kunna minska risken för sådana introduktioner. IMO:s miljökommitté avser att senast år 2000 ha lagt fram ett förslag på bindande regler. Sverige och Sjöfartsverket deltar i arbetet med att ta fram regler för att förhindra oönskade introduktioner av organismer via fartygs barlastvatten eller via påväxt på fartygs skrov.

Kretsloppsanpassning

Sjöfartens infrastruktur är i huvudsak utbyggd till en tillfredsställande standard. Utbyggnaden av nya farleder föregås av en miljökonsekvensbedömning (MKB) där hänsyn bl.a. tas till kretsloppsprincipen.

Miljöanpassning i sjöfartssektorn

Miljöledningssystem

Den 28 december 1998 beslutade Sjöfartsverket att påbörja arbetet med att införa ett miljöledningssystem. Under hösten 1999 ska en miljöutredning vara klar och senast i december 2000 ska miljöledningssystemet vara infört. Sjöfartsverket har sedan tidigare en miljöpolicy och en handlingsplan för en miljöanpassad sjöfart.

Sjöfartsverket är en av flera myndigheter som av regeringen getts ett särskilt sektorsansvar för arbetet mot en hållbar utveckling. Verket har med anledning av detta fått i uppdrag av regeringen att införa miljöledning och att delta i projektet "Statlig miljöledning".

Mottagningsanordningar i hamnar

Östersjöstrategin är en strategi för att tillse att allt fartygsgenererat avfall lämnas till mottagningsanordningar i hamn utan extra avgift. Sverige arbetar för att strategin ska genomföras i sin helhet i ett så stort geografiskt område som möjligt. Under år 1998 lade den Europeiska kommissionen fram ett förslag till rådets direktiv om mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall i hamnar som i stora drag påminner om Östersjöstrategin. Även FN:s sjöfartsorganisation (IMO) har med förnyad energi påbörjat en översyn av efterlevnaden av gällande regler samt behovet av nya eller reviderade regler för att säkerställa att fartygsgenererat avfall lämnas till mottagningsanordningar i hamn.

Höghastighetsfartyg

Regeringen utfärdade under år 1998 en förordning om att höghastighetsfartyg (High Speed Craft) ska kunna åläggas att vidta åtgärder av säkerhets- eller miljöskäl till regeringen helt i enlighet med Sjöfartsverkets förslag. Förordningen innebär att Sjöfartsverket i samråd med berörda länsstyrelser kan kräva att höghastighetsfartyg vidtar åtgärder av säkerhets- eller miljöskäl.

Teknisk utveckling inom det maritima området

Inom miljöområdet sker en snabb teknisk utveckling. Avgasreningsteknik för fartygsdieselmotorer är utvecklad och finns nu kommersiellt tillgänglig. Denna utveckling kommer att fortsätta och resultera i en sänkning av de redan idag relativt låga kostnaderna för avgasrening mätt per reducerat utsläpp. Det allmänt ökade miljö- och säkerhetsmedvetandet ställer i framtiden större krav på fartyg såväl i fråga om miljöanpassning som tillförlitlighet i säkerhetsanordningar och kommunikationssystem.

Tabeller

1. Sjöfartens emissioner till luft¹:

År	Koldioxid (CO ₂)	Kväveoxider (NO _x)	Svavel (S)	Kolväten (HC)
1990	2 800 000 ton	-	-	-
1994	3 000 000 ton	-	-	-
1995	3 200 000 ton	69 500 ton	10 800 ton	16 200 ton
1996	3 200 000 ton	64 400 ton	10 000 ton	15 600 ton
1997	3 300 000 ton	59 300 ton	9 200 ton	15 000 ton
1998	3 300 000 ton	54 200 ton	8 400 ton	14 400 ton

2. Bekräftade oljeutsläpp inom svensk ansvarszon²:

År	Antal
1990	166
1991	266
1992	279
1993	281
1994	415
1995	482
1996	411
1997	395
1998	420

¹ Sjöfartsverket har inte gjort några nya beräkningar sedan år 1995. 1996-1998 års uppgifter baseras på SIKAs statistik över transportarbetet.

² Kustbevakningens uppgifter.