



Miljödepartementet

103 33 Stockholm

## **Sjöfartsverkets remissvar om Havsmiljökommissionens slutbetänkande *Havet - tid för en ny strategi* (SOU 2003:72)**

Sjöfartsverket noterar att kommissionens uppdrag var att, baserat på en ekosystemansats, göra en sammanfattning av kunskapsläget avseende omgivande havs miljötillstånd, föreslå övergripande strategier på lång och kort sikt samt föreslå åtgärder för att minska den negativa utvecklingen i havsmiljön för att de tre miljömålen *Hav i balans samt levande skärgård*, *Gifrfri miljö* och *Ingen övergödning* ska kunna nås till år 2020.

Sjöfartsverket anser att sjöfartens förutsättningar och samtliga transportpolitiska mål måste vägas in, tillsammans med en ekosystemansats, när strategier och åtgärder föreslås för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Sjöfarten är en internationell näring som inte kan omfattas av enbart nationella eller regionala hänsyn. Verket delar dock kommissionens sammanfattning av kunskapsläget om havens miljötillstånd och att det nu behövs krafttag för att vända den negativa utvecklingen i havsmiljön.

### **2.2 Sjöfart och 8.1.2 Olja**

Oljeutsläpp från fartyg är påtagliga och ofta lätta att upptäcka och viktiga att komma till rätta med. Sjöfartsverket vill dock påminna om att det inte räcker med att åtgärda oljeutsläpp från sjöfarten för att komma till rätta med den förhöjda halten av oljekolväten i Östersjön. Den helt övervägande mängden oljekolväten bedöms komma från diffusa utsläpp på land. Naturvårdsverket bedömer att diffus tillförsel i själva verket är betydligt mer omfattande än oljespillet i samband med illegala utsläpp, haverier och liknande incidenter. HELCOM-sekretariatet framhåller att högst 10% av oljetillförseln till Östersjön kommer från sjöfarten och dess olagliga operationella utsläpp av olja men att detta förhållande skulle ändras dramatiskt vid en fartygsolycka med påföljande större oljeutsläpp.

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning  
0114-03-02863

### **3.3 Svagheter i dagens förvaltning och 8.1.6 Utsläpp av luftföroreningar**

Sjöfartsverket vill informera om att 14 länder med mer än 50% av världshandelstonnaget nu har ratificerat 1997 års tilläggsprotokoll till MARPOL 73/78 om en ny bilaga VI med åtgärder mot luftföroreningar från fartyg. 12 månader efter det att 15 länder har ratificerat tilläggsprotokollet, vilket förväntas ske under år 2004, träder bilaga VI i kraft. Det innebär bland annat att Östersjöområdet kan bli ett så kallat svavelkontrollområde år 2006. EG-direktivet 1999/32/EG om svavelinnehåll i vissa flytande bränslen omarbetas för närvarande i syfte att skärpa kraven för marint bränsle.

Sjöfartsverket delar kommissionens slutsats att dagens missförhållanden till stor del handlar om att överenskomna åtgärder inte har genomförts eller trätt i kraft.

### **3.4 EU:s marina strategi**

Sjöfartsverket vill framhålla vikten av att Sverige snarast arbetar fram en svensk ståndpunkt avseende sjöfartens koppling till den kommande marina strategin och att verket på ett tidigt stadium får möjlighet att delta i utformandet.

### **4.1 Ekosystemansatsen – basen för en ny förvaltning**

Sjöfartsverket menar att om det övergripande målet är att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling i vårt närområde så måste såväl ekologiska som ekonomiska och sociala konsekvenser beaktas innan beslut om åtgärder fattas.

### **4.3 Stärkt regelverk**

Sjöfartsverket anser att Helsingforskonventionen i fråga om sjöfarten inte behöver omarbetas. I stället bör nuvarande samarbete inom ramen för HELCOM, IMO och EU förstärkas. HELCOM:s roll bör dessutom diskuteras i samband med utarbetandet av EU:s marina strategi. Svenskt deltagande från naturvårdsverk och miljödepartement samt marinbiologisk expertis bör dessutom utökas i de fora där sjöfartens miljöpåverkan behandlas idag.

Om förslaget om zonerings av hela Östersjön antas skulle Sjöfartsverket uppskatta om verkets experter kan få medverka i genomförandet. Verkets kunskaper om sjösäkerhet

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning  
0114-03-02863

och sjöfartens villkor samt möjligheterna att bedöma åtgärders effektivitet, inverkan på och konsekvenser för sjöfarten är nödvändiga när marina skyddsområden eller områden med något lägre skyddsnivå ska tillskapas.

### **5.1 Zonering och adaptiv förvaltning av Sveriges hav**

Sjöfartsverket stödjer kommissionens förslag att Naturvårdsverket bör ges ett övergripande ansvar för havsmiljön och få erforderliga resurser för att ta detta ansvar. Verket vill här understryka vikten av att en tvärssektoriell samordning säkerställs. Flera myndigheter har idag ett övergripande ansvar för andra områden som t.ex. sjöfart och sjösäkerhet, fiske och havsmiljöskydd som måste bibehållas.

Sjöfartsverket anser att det är av yttersta vikt att bygga vidare på arbetet inom HELCOM, EU och IMO för att nå den hållbara havsmiljö som miljö kvalitetsmålen innebär. Verket vill framhålla åtgärder som beskrivs i HELCOM:s Köpenhamnsdeklaration från 2001 som viktiga exempel på arbete som pågår och som Sjöfartsverket deltar i. Däri har man kommit överens om bland annat att förbättra ruttsystemen i Östersjöområdet, rekommendationer om lotsning, genomföra ny sjömätning enligt en koordinerad plan och att verka för utökad användning av elektroniska sjökort.

Sjöfartsverket anser att förslaget om att utarbeta ett planeringsunderlag för Sveriges havsmiljö är viktigt att genomföra. Underlagen bör så långt det är möjligt sammanställas i en GIS-databas.

#### *5.2.A Ingen undermålig sjöfart skall trafikera våra omgivande hav.*

Utöver arbetet inom IMO och EU och andra internationella fora för att främja kvalitetssjöfart har Sjöfartsverket påbörjat arbetet med att utforma ett avtal med svenskt näringsliv för att främja kvalitetssjöfart på Sverige.

#### *5.2.B De mest värdefulla områdena skall skyddas från sjöfartens negativa konsekvenser.*

Sjöfartsverket anser att de mest värdefulla områdena skyddas mest effektivt genom förebyggande åtgärder som minskar risken för olyckor och ökar efterlevnaden av nu gällande regler. Verket bedömer att det fullständiga genomförandet av Östersjöstrategin samt uppföljningen av upptäckta otillåtna utsläpp är de åtgärder som har störst potential att bli framgångsrika. Uppföljning ökar förståelsen av reglernas betydelse för miljön och förbättrar efterlevnaden genom att motivera befälhavare och ombordanställda att följa reglerna i högre grad. Motivationen kan också öka om överträdelse exponeras och kan leda till kännbara åtgärder. Både förståelse för reglerna och kontroll av efterlevnaden krävs för att reglerna ska upplevas som

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning  
0114-03-02863

motiverande. Sjöfartsverket anser att de ovan nämnda åtgärderna bör prioriteras.

Att verka för att rekommendationen att fartyg med djupgående >12m ska välja en rutt söder och öster om Hoburgs bank även ska omfatta alla fartyg med mindre djupgående kan minska oljeskaderiskerna men det är tveksamt hur verksamt det blir. Det kan t.ex. av sjösäkerhetsskäl vara mindre lämpligt att utesluta möjligheten att utnyttja läsidan av land för vissa fartyg och att tvinga in samtliga fartyg i ett trafikstråk. Det är viktigt att sjösäkerhetsaspekter analyseras innan rutter ändras så att syftet inte rentav motverkas. Sjöfartsverket bör därför delta i ett tidigt skede när skyddsområden föreslås så att både sjösäkerhet och miljöskydd kan vägas in.

Uppföljningen av fartygsrörelser med AIS möjliggör en anpassning av rutter till rådande trafiksituationer. Trafiken i besvärliga områden blir lättare att kartlägga så att säkerhetshöjande åtgärder kan identifieras på ett bättre sätt. När nya skyddsområden ska analyseras bör samma möjlighet utnyttjas. Det s.k. övervakningsdirektivet, EU-parlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG, om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen anger möjligheterna och ramarna för hur AIS-system ska införas och användas.

Rätten till oskadlig genomfart, som slås fast i Havsrättskonventionen (UNCLOS), medför starka begränsningar i möjligheterna för kuststater att begränsa trafiken genom sina territorialhav.

### *5.2.C Räddningsberedskapen ska säkerställas.*

Sjöfartsverket är huvudman för sjöräddningen med uppgift är att rädda människor och Kustbevakningen är huvudman för miljöräddningen till havs enligt räddningstjänstlagen. Samordning av alla insatser i samband med olyckor och tillbud är självklart viktig. Verket kan instämma i att resurserna för att nödbogsera eller nödläktra inom östersjöområdet behöver förstärkas. Den 31 mars 2004 redovisade Sjöfartsverket och Kustbevakningen ett regeringsuppdrag som belyser huruvida det skulle vara kostnadseffektivt motiverat att samutnyttja de tre isbrytande Vikingfartygen för att förstärka Kustbevakningens beredskap för oljesanering, bogsering med mera. Den ekonomiska analysen visade, utifrån gjorda antaganden, att en sådan lösning skulle bli dyrare för staten än om Kustbevakningen investerade i tre nya fartyg.

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning  
0114-03-02863

### 8.2.1 Särskilt känsliga havsområden

Den 2 april 2004 tog det 51:a sammanträdet med IMO:s miljökommitté i London ett principbeslut om att klassa hela Östersjöområdet med undantag för ryskt vatten som ett särskilt känsligt havsområde.

### 8.2.2 Främmande organismer

En ny internationell konvention om kontroll av barlastvatten och sediment (*International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments*) antogs i februari 2004 och kommer att träda ikraft tolv månader efter den dag då 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt representerar mer än 35 % av världshandelsflottans totala bruttodräktighet, har ratificerat konventionen. I konventionen anges att i de fall barlastvatten skiftas så ska detta ske 200 nautiska mil från land över ett djup av minst 200 meter eller alternativt 50 nautiska mil från land över ett djup av 200 meter. I de fall detta inte är möjligt, så som är fallet i Östersjön, kan hamnstaten utse särskilda områden där skifte av barlastvatten får utföras. Så småningom ska fartyg, enligt ett system som grundas på barlastvattenkapacitet, fasa in teknik för behandling av barlastvatten. Behandlingen ska ske enligt standarder angivna i konventionstexten. Barlastkonventionen ställer även krav på mottagningsanordningar för omhändertagande av sediment från barlasttankar.

Inom HELCOM ska det, under Finlands ledning, senast i november år 2004 ha tagits fram en handlingsplan för hur Östersjöstaterna ska gå vidare med regleringen av främmande organismer i barlastvatten.

### 8.2.3 Giftiga båtottenfärger

Den Internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system (AFS-konventionen) innehåller ett förbud mot att använda bottenfärger med tennorganiska föreningar från och med år 2003 samt ett krav om övermålning före år 2008. Sjöfartsverket påpekar att det rör tennorganiska föreningar som verkar som biocider och gäller alla påväxthindrande system, inte enbart bottenfärger. Detsamma gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg av den 14 april 2003.

Sjöfartsverket vill framhålla att svenska fartyg med en bruttodräktighet på 400 eller däröver oavsett trafik senast den 1 juli 2004 ska ha besiktigats och erhållit ett internationellt certifikat om påväxthindrande system (*International Anti-Fouling System Certificate*).

Fartyg med en längd om 24 meter eller däröver men med en bruttodräktighet under 400 ska från och med den 1 juli 2003 medföra ett intyg i vilket

Datum  
2004-04-07

Vår beteckning  
0114-03-02863

fartygsägaren har försäkrat att det påväxthindrande system som används på fartyget överensstämmer med Annex 1 till AFS konventionen i en s.k. AFS-försäkran. För fartyg under 24 meter gäller det s.k. begränsningsdirektivet (76/769/EEG) enligt vilket det från den 1 januari 2003 är förbjudet att använda påväxthindrande system med tennorganiska föreningar för alla slags fartyg. Dessa produkter får inte heller marknadsföras. Bestämmelserna finns införda i svensk lagstiftning genom föreskrifter från Kemikalieinspektionen (KIFS 1998:8).

#### 8.2.5 Toalettavfall och fast avfall

Sjöfartsverket önskar förtydliga referatet av reglerna för fast avfall i MARPOL 73/78 Annex V. Utöver det generella förbudet mot att släppa ut fast avfall, som plast eller aska från förbränning av plastprodukter och som därför kan innehålla rester av tungmetaller eller andra giftiga ämnen, inom specialområden, finns även restriktioner utanför specialområden för att släppa ut ströbrädor samt garnering och förpackningsmaterial som flyter om avståndet till närmaste land är mindre än 25 nautiska mil och matavfall och fast avfall såsom pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor och porslin om avståndet till närmaste land är mindre än 12 nautiska mil.

Det finns inga krav i MARPOL om sortering av avfall ombord fartyg eller i mottagningsanordning i hamn. En generell sortering av avfall förutsätter att en internationell standard för avfallssortering utvecklas och tillämpas. Önskemålen om vilka fraktioner som ska sorteras varierar mellan olika länder, kommuner och hamnar.

#### Övrigt

Sjöfartsverket vill i detta sammanhang understryka vikten av att den svenska baslinjen snarast definieras med den precision som modern teknik medger och att en angränsande zon inrättas.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg samt byrådirektören Charlotte Ottosson, den sistnämnda föredragande.

  
Jan-Olof Selén

  
Charlotte Ottosson