



Datum
2006-01-13

Vår beteckning
050311-05-02939

Ert datum
2005-12-05

Er beteckning

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet
103 39 Stockholm

Yttrande över remiss – Kommissionens meddelande om en marin strategi och förslag till direktiv om en marin strategi

Bakgrund

Det övergripande målet i EU:s marina strategi, som grundar sig på ekosystemansatsen och försiktighetsprincipen, är att främja en hållbar användning av haven och bevara marina ekosystem. För första gången behandlas havsfrågan inom EU i en omfattande politisk strategi.

Sverige har genom Sjöfartsverket varit drivande i att få till stånd och genomföra åtgärder för att bl.a. höja sjösäkerheten och minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Därför anser verket att arbetet med EU:s marina strategi bör stödjas och att Sverige bör verka för att etablera en helhetssyn för förvaltningen av ekosystem.

Kommissionens meddelande om en marin strategi (KOM(2005)504 slutlig)

Sjöfartsverket delar kommissionens sammanfattning av läget om havsmiljö tillståndet, bristande förvaltning av haven inom enskilda sektorer av den europeiska politiken och kunskapsluckorna på det marina området samt instämmer i att det nu behöver vidtas åtgärder för att vända den negativa utvecklingen inom havsmiljön. Sjöfartsverket finner att en väl integrerad, samstämmig och åtgärdsinriktad politik inom det marina området behövs för att möjliggöra en hållbar förvaltning av havet. Ett internationellt miljösamarbete är en förutsättning för att lösa problemen i den marina miljön. Därför stödjer verket kommissionens förslag om att initiera en integrerad förvaltningsprocess för havsanknutna verksamheter och initiativet till tätare samarbete om de marina frågorna mellan medlems- och ickemedlemsstater samt andra intressenter.

Datum
2006-01-13

Vår beteckning
050311-05-02939

Sjöfartsverket anser dock att kommissionens meddelande (KOM(2005)504 slutlig) inte motsvarar den ambitionsnivån som framgick av kommissionens meddelande från år 2002 (KOM(2002) 539 slutlig). Den senare tillsammans med den bifogade tematiska strategin innehöll en rad ambitiösa, tydliga och samstämmiga mål för bl.a. biologisk mångfald, övergödning, sjöfart, avfall, oljeföroreningar, farliga ämnen och klimatförändringar, samt ett förslag med 23 åtgärds paket för varje identifierat problemområde. I den nya versionen saknas allt detta. Dessa mål och åtgärder nämns inte heller i utkastet till direktivet och i konsekvensutredningen och förklaringen anges vara: *"No specific management measures will be set down at EU level."*

Sjöfartsverket har uppfattningen att fastställandet av kvalitativa och kvantitativa mål och tidsplaner, mot vilka planerade åtgärder skall mätas och utvärderas, samt bestämmelser om hur åtgärderna skall genomföras, med beaktande av subsidiaritetsprincipen och ökat deltagande av berörda aktörer, bör ingå i en marin strategi. Sjöfarten i egenskap av en internationell näring kan emellertid inte omfattas av enbart nationella eller regionala hänsyn. För sjöfarten är därför utformandet av gemensamma mål en förutsättning för en åtgärdsinriktad och effektiv politik. Här behövs en kombination av åtgärder på IMO, EU, HELCOM och nationell nivå. Även skyddet av marina ekosystem och bevarande av biologisk mångfald med en gränsöverskridande problembild kräver gemensamma åtgärder och kan endast lösas med hjälp av en övergripande maritim politik.

Ett förslag till ett direktiv om en marin strategi (KOM(2005) 505 slutlig)

Sjöfartsverket delar kommissionens uppfattning om att ett behov föreligger av ett nytt politiskt instrument för förvaltning av havsmiljön och därmed ett framtagande av ett direktiv om en marin strategi. Detta ger även utrymme för nationella beslut och regionala överenskommelser.

Den europeiska marina strategin förutser ett inrättande av marina regioner och en utveckling av regionala handlingsplaner för de europeiska haven. Detta i syfte att uppnå målet om ett gott miljötillstånd senast år 2021. Arbetet med att ta fram en sådan regional handlingsplan för Östersjön, *The Baltic Sea Action Plan* har redan påbörjats i samarbete mellan Östersjöländerna. Sverige och Sjöfartsverket deltar aktivt i detta arbete.

Avseende utarbetandet av nationella åtgärdsprogram inklusive detaljerade kostnads- och konsekvensanalyser av föreslagna åtgärder inom ramen för den marina strategin, önskar Sjöfartsverket hänvisa till Regeringens skrivelse (2004/05:173) om en ny inriktning för det svenska havsmiljöarbetet som bör utgå från ekosystemansatsen och försiktighetsprincipen i syfte att uppnå ett hållbart nyttjande av havet och skydd av den biologiska mångfalden. Vad gäller sjöfartens miljöpåverkan

Datum
2006-01-13

Vår beteckning
050311-05-02939

anger strategin att Sverige bör verka för att skydda särskilt känsliga områden från fartygstrafikens påverkan, begränsa användningen av skadliga påväxthindrande system på fartyg, förhindra spridningen av främmande organismer via fartygs barlastvatten, säkra en miljömässigt säker skrotning av fartyg och begränsa utsläppen av luftföroreningar. Här erinras även om arbetet med att ta fram en samlad aktionsplan för havsmiljön med förslag till åtgärder på kort och lång sikt som ska baseras på strategin för havsmiljön. Planen utarbetas för nuvarande av Naturvårdsverket i samarbete med Sjöfartsverket och övriga berörda myndigheter.

Sjöfartsverket anser att de i artikel 4 angivna tidsfristerna är alltför utsträckta. Åtgärdsprogrammets utformande och ikraftträdande i artikel 4 anges till år 2016 respektive år 2018. Mot bakgrund av det föreliggande alarmerade miljötillståndet i europeiska hav parat med önskemålet om att man vill "uppnå ett gott miljötillstånd i den marina miljön senast 2021"¹ bör regionala åtgärdsprogram utformas och sättas i kraft snarast möjligt.

Av förslaget till direktiv framgår att medlemsstaterna själva bör definiera ett gott miljötillstånd och fastställa nödvändiga åtgärder för att uppnå detta tillstånd i sina respektive vatten (beaktandesats nr. 17, s. 11). Det kan finnas anledning att fråga sig hur kommissionen kommer att utvärdera dessa program.

I tabell 2 i bilaga II av förslaget behandlas vissa aktiviteter till sjöss som leder till belastning på den marina miljön. Bland fysiska, biologiska och toxiska skador nämns skador från fartygstrafik, muddring, buller, påväxthindrande system för fartyg, utsläpp av tungmetaller och kolväten, tillförsel av näringsämnen samt införsel av främmande arter.

De flesta föroreningar och störningar från fartyg regleras i dagsläget såväl internationellt som nationellt. Sjöfartsverket önskar framhålla att uppföljningsprogram används för att bedöma konsekvenserna av muddring och ökande av sjötrafik.

Sjöfartsverket föreslår att i tabell 2, i rutan om toxiska föroreningar lägga till följande punkt: Tillförsel av skadliga ämnen med avgaser från båtar med vattenintroduktion i avgassystemen.

Kommissionens konsekvensutredning (SEK (2005) 1290)

Sjöfartsverket finner att konsekvensutredningen är väl utarbetad vad gäller beskrivningar av såväl miljö- som kostnadskonsekvenser av olika alternativ för förvaltningen av den marina miljön. Detta gäller även grunden för kommissionens beslut om bindande regler.

¹ Förslag till direktiv om en marin strategi, artikel 1.

Datum
2006-01-13

Vår beteckning
050311-05-02939

I rubriken "Port/shipping/shipbuilding" på s. 41- 42, föreslår kommissionen en möjlig lansering av rekommendationer och åtgärder inom olika ämnesområden för sjöfartsbranschen, såsom transport av olika slag av farligt gods, mottagning av fartygsgenererat avfall i hamn, främjande av dubbelskrovsfartyg, påväxthindrande system för fartyg, fartygsåtervinning, utnämning av känsliga havsområden, trafiksepareringar m.fl. De flesta frågorna är redan i varierande omfattning reglerade internationellt och införlivade i svenskt lagstiftning. Sjöfartsverket arbetar fortlöpande med utveckling av sjösäkerhets- och miljöfrågor och har därför inget att erinra mot kommissionens konsekvensutredning. För det pågående arbetet inom de ämnesområden som nämns i konsekvensutredningen är Sjöfartsverket dock av den bestämda uppfattningen att samtliga dessa frågor med nödvändighet också måste behandlas inom IMO. Detta innebär även att om och när regleringar för sjöfarten införs för gemenskapens stater och dess vattenområden, bör motsvarande reglering läggas fram till IMO. Det finns vanligen goda förutsättningar att förslagen kan antas med tanke på det stora antalet stater som står bakom inlagan.

I övrigt har Sjöfartsverket inget ytterligare att erinra mot kommissionens förslag.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit avdelningschefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg, chefen för Transportpolitisk enhet Maria Gelin, chefjuristen Gunilla Malmlöf, avdelningsdirektören Stefan Lemieszewski, byrådirektören Anders Wissler och miljöhandläggare Nariné Svensson, föredragande.



Jan-Olof Selén



Nariné Svensson