



Synpunkter på vägledning för skydd av marina miljöer med höga naturvärden

Sjöfartsverket har tagit del av remitterade dokument och har följande synpunkter.

2.2 Biologiska bevarandevärden, 1. Naturlighet

I första punkten om kriteriet naturlighet för att värdera ett områdes bevarandevärde ingår bl.a. exploateringsgraden av land och vatten. Där nämns bryggindikator med exploateringsklassning, byggnadsregistrering och regionala eller lokala exploateringsindex. Däremot nämns inte det exploateringsstryck som handelssjöfart och fritidsbåtverksamhet kan orsaka.

Sjöfartsverket menar att graden av sjöfart och fritidsbåtverksamhet bör finnas med i bedömningsgrunderna för exploateringsgraden av ett område. Det finns minst två faktorer som kan användas därvid, nämligen mängden trafik och förekomst av infrastruktur för sjöfartens skull.

Även om det kan finnas möjligheter att förändra var fartyg och båtar rör sig så finns det ändå fall där sådana åtgärder kommer i konflikt med sjösäkerhet eller förlänger rutter. Genomförbarheten av förändringar för sjöfarten måste bedömas från fall till fall vilket sätter fokus på behovet av att samrådsprocessen tar med organisationer som hanterar sjöfart och fritidsbåtlivet, d.v.s. bland annat Sjöfartsverket.

Bryggor, byggnader och trålning är i princip också, på motsvarande sätt som sjöfart, typer av exploatering som kan flyttas.

3.3 Particular sensitive sea areas – PSSA områden

Sjöfartsverket menar att lotsplikt inte kan nämnas som en möjlig skyddsåtgärd i PSSA. Stycket handlar generellt om PSSA och lotsplikt är enbart en av flera andra möjliga åtgärder. Stycket bör beskriva PSSA lika generellt som det beskrivs i IMO:s dokument. Lotsplikt är möjlig bara på

Datum
2006-12-20

Vår beteckning
0908-06-02830

territorialhavet, vilket innebär att en förutsättning är att PSSA ligger inom det, det vill säga ett ej generellt specialfall. Beslut om lotsplikt fattas inte internationellt, vilket beslut om PSSA gör. Lotsplikt nämns inte heller i de vägledande dokumenten, IMO Resolution A.982(24), 1 December 2005, "Revised guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas" och MEPC.1/Circ.510, 10 maj 2006, "Guidance document for submission of PSSA proposals to IMO". I de dokumenten nämns "Special discharge restrictions; routing and reporting systems; operational criteria; samt prohibited activities". I A.982 omnämns dock inte de två senast nämnda åtgärderna utan i stället skrivs "other measures...that have an identified legal basis". Dessutom öppnar den senast nämnda punkten för fler åtgärder. Sjöfartsverket föreslår därför att näst sista meningen i stycket formuleras "Skyddsåtgärder som kan vidtas inom ramen för ett särskilt känsligt havsområde är skärpta utsläppsregler, ruttplanering och rapporteringsplikt med mera".

3.4 Viktiga aktörer och deras roll

Sjöfartsverket anser att den organisation som nationellt ansvarar för Miljöatlasen och kartläggning av olika områdens känslighet bör nämnas i avsnittet. Verket känner inte till vem som har det ansvaret. Naturvårdsverket gav IVL och länsstyrelsen Västra Götaland uppdraget att utveckla Miljöatlasen, men vem ansvarar för den nu?

3.4 Sjöfartsverket och sjöfarten

Den första meningen i stycket bör kompletteras så att den lyder "Sjöfartsverket ansvarar för att sjöfartens framkomlighet och säkerhet och miljöpåverkan till sjöss svarar mot...".

4.4. Underlagsmaterial och avgränsning av området

Muddringar i samband med farledsprojekt ska miljöprövas. I miljöprövningsprocessen ska underlag för prövningen tas fram. Hittills har underlaget om muddringsarbetet och var muddermassorna ska deponeras varit mycket komplicerat att ta fram eftersom tolkningen av regler och vilket underlag som krävs varierat kraftigt från fall till fall. Processen försenas ofta kraftigt. Sjöfartsverket menar att det finns ett stort behov av vägledning, t.ex. i allmänna råd, för muddring och deponering av muddermassor. Sådana bör tas fram snarast.

4.5 Samrådsprocesser och delaktighet

Det föreslås att Sjöfartsverket bör delges samråd om det bedöms beröras av att ett tilltänkt reservat kan innebära inskränkningar för sjöfarten. Sjöfartsverket ifrågasätter om andra myndigheter än verket självt kan bedöma om det innebär inskränkningar för sjöfarten. Verket menar att

Datum
2006-12-20

Vår beteckning
0908-06-02830

vägledningen bör tydliggöra att Sjöfartsverket skall delges samråd eller att verket alltid ska tillfrågas när bedömningen om sjöfarten berörs ska göras.

4.6 Föreskrifter och reglering av vissa verksamheter

I sista meningen i stycket om "annan lagstiftning och upplysningsparagrafer" bör skjutas in "och länsstyrelser..." så att meningen kommer att lyda: "Hänvisningar kan även lämpligen ske till Sjöfartsverkets och länsstyrelser föreskrifter som förbjuder eller hastighetsbegränsar sjötrafik."

5.4 Skötselplanens innehåll

I bl.a. avsnittet om indelning i skötselområden nämns exemplet att lägga ut bojar. På de ställena bör det förtydligas vilken typ av bojar det handlar om. Vi förmodar att det rör sig om permanenta förtöjningsbojar för att ankring ska kunna undvikas.

Ordlistan

IMO nämns på flera ställen i texten men förklaras inte på alla ställen. Därför föreslår vi att IMO tas med i ordlistan.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, har deltagit byrådirektören Bernt Stedt, byrådirektören Sven-Åke Blomén samt miljöhandläggaren Reidar Grundström, den sistnämnde föredragande.



Maria Gelin



Reidar Grundström