



Miljödepartementet
103 33 STOCKHOLM

En utvecklad havsmiljöförvaltning (SOU 2008:48)

Miljödepartementet har remitterat rubricerade betänkande till Sjöfartsinspektionen för yttrande. Inspektionen får anföra följande.

Allmänt

Betänkandet berör många förhållanden. Sjöfartsinspektionen har inte anledning att yttra sig över alla dessa. Inspektionen begränsar sitt yttrande främst till frågor, som rör sjötrafik och förorening från fartyg.

Sjötrafik

I betänkandet talas om det beslut, som International Maritime Organization (IMO) fattat, om att förklara Östersjöområdet vara ett Particularly Sensitive Sea Area (PSSA). Detta beslut innebär i sig inte, som sägs i avsnitt 1.4.2, någon möjlighet till förbättrat skydd för Östersjöområdet och det har inte inneburit någon skärpning av reglerna för den fartygsburna oljetrafiken; beslutet innebär en upplysning till det internationella sjöfartssamfundet, uttalad av IMO, att Östersjöområdet är ett särskilt skyddsvärt område; reglerna om införande av dubbelskrov för tankfartyg är internationella och har inget med PSSA förklaringen att göra. Varje beslut om en trafikreglerande åtgärd i eller utanför strandstaternas territorialhav, som fattas av IMO, måste vara sjösäkerhetsmässigt motiverad och påverkas inte av PSSA förklaringen som sådan.

Trafikseparationsområdet söder om Gotland, som nämns i avsnitt 1.4.2, är mycket äldre än PSSA beslutet. Däremot beslutades i anslutning till PSSA förklaringen, men fristående från denna, en ändring av systemet, nämligen en begränsning av djupgåendet i systemet. – Det trafikreglerande beslut i anslutning till PSSA förklaringen, som har absolut störst betydelse för sjösäkerheten i Östersjöområdet, är däremot trafikseparationssystemet i Bornholmsgattet, dvs vattenområdet mellan Bornholm och Skånes

Datum
2008-07-14

Vår beteckning
0601-08-21239

sydostkust, som skapat ordning och förutsägbarhet vid framförandet av fartyg i detta hårt trafikbelastade område.

Ryssland stod inte bakom de övriga Östersjöländernas ansökan om att Östersjöområdet skulle förklaras vara ett PSSA. Däremot stod Ryssland bakom ansökan om de trafikreglerande åtgärder, som gavs in av Sverige på Sveriges och de övriga Östersjöländers vägnar i anslutning till beslutet om en PSSA förklaring. Dessa åtgärder var förutom trafikseparationssystemet i Bornholmsgattet och ändringen av systemet söder om Gotland, ett trafikseparationssystem utanför Rügen, en rekommenderad djupvattenled från Bornholmsgattet mot Finska Viken samt två områden, som bör undvikas, nämligen Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank. – Dessa beslut fattades av IMO enligt ett regelverk, grundat på SOLAS-konventionen, som tillämpas internationellt. Sjöfartsinspektionens erfarenhet av samarbetet med Ryssland, när det gäller säkerhetshöjande åtgärder, grundade på SOLAS-konventionen, är att man på ett positivt och konstruktivt sätt deltar i detta.

Sjöfartsinspektionen samarbetar för närvarande med övriga Östersjöländer om fortsatta trafikreglerande åtgärder. Det Sjöfartsinspektionen föreslagit dessa är dels två trafikseparationssystem i den rekommenderade djupvattenleden, för att styra upp trafiken när leden ändrar riktning, dels ett trafikseparationssystem utanför västra Gotland för att få ut fartygstrafiken längre från land, dels en rekommenderad tvåvägsrutt mellan Gotska Sandön och Fårö. En ansökan om dessa åtgärder kommer troligen att ges in till IMO i mars 2009.

Vid NAV-underkommitténs i IMO möte i juni i år beslutades preliminärt ett antal trafikseparationssystem och en djupvattenled i Ålands hav. Beslutet är preliminärt och kommer att i enlighet med gällande procedurregler tas upp till behandling av IMOs sjösäkerhetskommitté i november i år; det är mycket troligt att det kommer att fastställas. – Beslutet, när det slutligen tas, kommer att innebära att nord-sydgående trafik och ost-västgående trafik separeras och att en särskild djupvattenled för fartyg med ett största djupgående om 15 meter anvisas.

Det pågår ett samarbete mellan Danmark och Sverige med en gemensam sjötrafikinformationscentral för Öresund placerad i Malmö. Danmark och Sverige kommer att föreslå inrättandet av ett tvingande rapporteringssystem för fartyg, som skall passera eller gå in Öresund. Ett sådant system skall hanteras av centralen. Ansökan kommer troligen att ges in till IMO i mars nästa år.

Förutom det samarbete, som nu beskrivits, är det känt för Sjöfartsinspektionen att Polen och Tyskland samarbetar om trafikreglerande åtgärder i vattnen norr om deras Östersjökust. En ansökan om beslut om åtgärder kommer troligen att ges in gemensamt med den ansökan om tre

Datum
2008-07-14

Vår beteckning
0601-08-21239

trafikseparationssystem och en tvåvägsrutt, som nämnts ovan. Estland, Finland och Ryssland samarbetar och kommer troligen att utveckla trafiksystemet i Finska Viken.

Sjöfartsinspektionen vill med det ovan sagda visa på att det pågår ett intensivt, konkret och resultatriktat arbete för att förbättra säkerheten i fartygstrafiken i Östersjöområdet. Arbetet är fortgående. Det bygger också på att besluten om trafikreglerande åtgärder skall fattas av IMO i London. Detta är folkrättsligt en förutsättning för att besluten skall bli bindande för fartyg, oavsett vilken flagg de har rätt att föra. IMO är den i havsrättskonventionen nämnda behöriga internationella organisationen, som kan fatta sådana bindande beslut.

Förorening från fartyg

I avsnitt 1.3.1 beskrivs bl a (s. 72) omfattningen av sjötrafiken i Östersjöområdet. Det sägs vidare att oljeutsläpp från fartyg förekommer regelbundet och att ”många varnar för att det bara är en tidsfråga innan en fartygsolycka inträffar med omfattande oljeutsläpp som följd.”

Detta föranleder följande kommentarer. Oljeutsläpp från fartyg till sjöss sker antingen på grund av en olycka/misstag ombord eller genom ett operationellt utsläpp, dvs fartyget avsiktligt pumpar ut oljehaltigt vatten från maskinrumskölen, pumpar ut tankspolvatten eller liknande.

Kustbevakningen har ansvaret för miljöräddningstjänsten till sjöss. Den har en omfattande närvaro till sjöss dels genom flygövervakning, dels genom patrullerande fartyg. Kustbevakningens ansvarsområde omfattar i princip svenskt territorialhav och svensk ekonomisk zon.

I Kustbevakningens årsredovisningar för 2006 och 2007 bedöms volymen från fartyg utsläppt olja vara, 2006 50 kubikmeter (avsnitt 1.5) och 2007 26 kubikmeter (avsnitt 1.5). Detta tyder avgjort inte på oljeutsläpp från fartyg förekommer regelbundet. Den bedömda mängden utsläpp av olja från trafiken med fartyg framstår som mycket liten. Den kan jämföras med de oljeutsläpp, som i svenska vatten görs från fritidsbåtar med våta avgaser; dessa uppskattas till några tusen ton per år.

Skälet till att oljeutsläppen från fartyg i Östersjöområdet är mycket små förklaras troligen av två förhållanden. Den svenska lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg med tillhörande förordning och av Sjöfartsverket beslutade föreskrifter sätter den globalt tillämpade IMO konventionen MARPOL 73/78 ikraft för svenskt vidkommande. Konventionen och den svenska lagstiftningen ställer upp regler för förbud mot utsläpp, regler för när och hur utsläpp av olja och andra skadliga ämnen får ske, krav på fartygs konstruktion m m. Efterlevnaden av konventionens

Datum
2008-07-14

Vår beteckning
0601-08-21239

regler kontrolleras, när det gäller utländska fartyg, genom hamnstatskontroller. Kvalitén på fartygen har, bl a genom hamnstatskontrollverksamheten i Östersjöområdet, blivit bättre. Dessutom kan påstås att miljömedvetenheten inom sjöfarten och inte minst ombord i fartygen förbättrats.

Det andra förhållandet, som lett till den begränsade mängden utsläpp är rimligen den intensiva övervakning av sjötrafiken, som idag utförs av Kustbevakningen och dess systemmyndigheter runt Östersjön. Upptäcktsrisken är stor.

För fullständigheten skall här också nämnas att Östersjöområdet enligt MARPOL 73/78 är ett s k specialområde enligt konventionens Annex I (olja) och Annex V (fast avfall) samt ett SOx emission control area enligt Annex VI.

Det som redovisats i de två föregående avsnitten är arbete, som gjorts och som pågår, som är en del av det svenska internationella samarbetet för att förbättra sjösäkerheten och säkerheten för miljön i Östersjöområdet. Det har givit konkreta resultat. Enligt Sjöfartsinspektionen bör arbetet fortsätta. Sjöfartsinspektionens erfarenheter från det internationella samarbetet i IMO är att det förvisso kan kosta mycket arbete för att få igenom förslag till åtgärder men att detta lyckas när man kan visa att åtgärderna faktiskt positivt påverkar sjösäkerheten och miljön.

Det är svårt att se med tanke på den utveckling av säkerheten i sjötrafiken, som skett under senare år att det stora hotet mot Östersjöområdets miljö skulle komma från sjöfarten; det hotet får sökas på annat håll. Detta skall dock inte leda till att ansträngningarna i det internationella samarbetet att ytterligare förbättra sjösäkerheten skall minska.

Planering av de svenska havsområdena

Sjöfartsinspektionen har inga direkta synpunkter på det som sagts om planering i utredningsbetänkandet. Inspektionen vill dock påpeka att i det framtida planeringsarbetet, både i fråga om territorialhavet och den ekonomiska zonen, inte bara kan tas hänsyn till svensk lagstiftning. I betänkandet nämns de rättigheter andra länder och andra länders fartyg kan ha men det bör explicit sägas att ett svenskt planeringsarbete måste beakta vad som enligt havsrättskonventionen är gällande folkrätt. Det bör också tydligt sägas att i planeringsarbetet måste ingå att sjötrafiken inte bara skall

Datum
2008-07-14

Vår beteckning
0601-08-21239

kunna gå längs med kusterna utan även in till hamnarna, dvs i många fall på inre vatten innanför baslinjerna. Sverige är beroende av sjöfart.



Johan Franson
Sjösäkerhetsdirektör

Kopia

N-dep
Styrelsen
Staffan Widlert
CSoS
stf CI
CIf
CIf
KBV, Centrala ledningen