

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Transportstyrelsens remissvar avseende havsplaneringsutredningens betänkande Planering på djupet – fysisk planering av havet (SOU 2010:91)

Sammanfattning

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att fysisk planering utgör en grundläggande förutsättning för förvaltning av havet och tillstyrker utredningens förslag om införandet av en lagstiftning för fysisk planering av havet. Transportstyrelsen vill därutöver understryka utredningens konstaterande i fråga om sjöfartens rätt till oskadlig genomfart av territorialhavet och att denna rättighet måste beaktas i den fysiska planeringen. Transportstyrelsen anser vidare att det finns skäl att överväga om inte den samrådsskyldighet som föreslås av utredningen bör utsträckas till att omfatta också Transportstyrelsen som är den svenska myndighet som svarar för reglering av sjötrafiken.

Överväganden

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att fysisk planering utgör ett grundläggande verktyg för förvaltning av havsområdena, som bör införas också i Sverige i syfte att skapa förutsättningar för att kunna hantera olika anspråk för utnyttjande och bevarande av havet på ett balanserat sätt.

Transportstyrelsen delar vidare utredningens bedömning om att en förutsättning för planeringen är en effektiv och konsekvent tillämpning av folkrättens regler, främst FN:s havsrättskonvention men också sedvanerätt och andra konventioner. Exempelvis finns inom sjöfartsområdet ett flertal sådana konventioner så som

sjösäkerhetskonventionen SOLAS¹ och miljöskyddskonventionen MARPOL²
De planer som utarbetas på både kommunal och statlig nivå måste därför beakta de gränser som finns att folkrätten sätter ramarna för vad som kan regleras i havet och hur det kan regleras. Detta gäller särskilt i den ekonomiska zonen som inte utgör en del av Sveriges territorium, där de rättsliga befogenheter en stat har täcker flera aspekter som måste beaktas vid utarbetande av de planer som utarbetas på framförallt statlig nivå. Motsvarande torde dock gälla för de fåtal kommuner som kan komma att svara för planering av områden som gränsar till andra länder eller i områden där det finns en särskild reglering, exempelvis i Öresund som omfattas av Öresundstraktaten. Transportstyrelsen kan i detta sammanhang konstatera att den nya havs- och vattenmyndigheten kommer att få en viktig tillsynsuppgift i denna del.

Transportstyrelsen vill därutöver framhålla det som utredningen konstaterar i fråga om sjöfartens rätt oskadlig genomfart av territorialhavet och att denna alltid måste respekteras. Transportstyrelsen delar därför utredningens slutsats att sjöfartens i det närmaste ovillkorliga rätt innebär en begränsning för den fysiska planeringen och att hänsyn måste tas till det fysiska utrymme som dessa rörliga verksamheter utnyttjar. Mot denna bakgrund är det mycket angeläget att sjöfarten beaktas i ett tidigt skede i planeringen vid exempelvis planering av rörledningar, vindkraftsinstallationer och av andra fysiska installationer i havet. Detta så att åtgärder inte leder till onödiga risker och hinder för sjötrafiken. I det samrådsförfarande som föreslås är det därför angeläget att berörda myndigheter inom sjöfartsområdet ges möjlighet att inkomma med synpunkter så att även risker för sjösäkerheten och konsekvenser för tillgänglighet kan beaktas i planeringen. Transportstyrelsen kan i detta sammanhang konstatera att Transportstyrelsen är den svenska myndighet som svarar för reglering av sjötrafiken. Inom ramen för denna uppgift är det Transportstyrelsen som exempelvis är den myndighet som ansöker till IMO om att etablera de trafiksepareringar och rutter som finns runt Sveriges kuster och som bör beaktas i planeringen. Transportstyrelsen är emellertid ingen riksintressemyndighet och den skyldighet som föreslås i havsplaneringslagen kap 3. 4§ inte kommer att omfatta Transportstyrelsen. Mot bakgrund av de uppgifter som åligger Transportstyrelsen anser myndigheten att det kan finnas skäl att överväga om inte den samrådskyldighet som följer av 4§ också bör omfatta även Transportstyrelsen.

Enligt utredningens förslag kommer planerna att bestå av plankartor, tillsammans med ställningstaganden om grunddragen för hur havsområden ska

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea

² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

nyttjas, skyddas och förvaltas, liksom om vilka allmänna intressen som ska beaktas. Enligt Transportstyrelsens bedömning kommer detta underlag att utgöra ett viktigt underlag också för myndighetens eget arbete inom sjöfartsområdet. Detta inte minst mot bakgrund av den klassning av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area – PSSA) som IMO (International Maritime Organization) beslutade om 2005. En följd av beslutet är att Östersjöstaterna ansett att ett antal särskilda skyddsåtgärder måste införas utöver det normala för att reglera sjöfarten i detta område. Ett flertal olika åtgärder och regleringar har införts för att minska miljöriskerna, exempelvis genom trafiksepareringar och andra proaktiva åtgärder. För att leva upp till avsikten med PSSA bör planeringsarbetet för installationer och byggnationsarbeten i havet åläggas med krav på tidiga samråd med alla parter som berörs.

Detta ärende har beslutats av t f generaldirektören Carina Larsson. Föredragande har varit chefen för fartygsoperativa enheten Pernilla Bergstedt. I ärendets handläggning har även sjöfartsdirektören Per Nordström och sektionschefen Andreas Holmgren, samt sjöfartssakkunnig Anders Hermansson deltagit.

Carina Larsson