

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Naturvårdsverkets rapport "Sveriges åtaganden i Baltic Sea Action Plan - Förslag till nationell åtgärdsplan"

Transportstyrelsen har i viss mån bidragit till framtagandet av de texter som återfinns i rapportens sjöfartsavsnitt, och tillstyrker därför rapportens förslag i sin helhet. Till följd av nya regelverk och andra händelser som inträffat sedan rapporten lämnades önskar Transportstyrelsen ändå peka på följande.

M5. Effektivt införa AFS konventionen i Östersjön genom att utveckla system för kontroll av fartyg som inte uppfyller säkerhetskraven

Det finns ett utvecklat system för kontroll av utländska fartyg, s.k. hamnstatskontroller. I detta tillämpas de bestämmelser som finns i "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control", (Paris MoU). Det finns även ett hamnstatskontrolldirektiv (direktiv 2009/16/EG) som i huvudsak sätter i kraft de principer som finns i Paris MOU. Direktivet ställer rättsliga krav på EU:s medlemsstater att i viss omfattning utföra hamnstatskontroll av utländska fartyg som anlöper hamnar belägna inom EU.

Inspektioner som inbegriper kontroll av antifoulingssystem har företagits i Sverige sedan 2003. Hittills har ungefär 4000 sådana inspektioner genomförts.

Kostnader och finansiering

Kostnaderna för 2010 är svåra att uppskatta.

Normalt kontrolleras bara AFS-certifikatet och tillhörande dokumentation.

M7, M27. Samverka inom European Maritime Safety Agency (EMSA) för satellitövervakning av oljespill

Hur?

Även inom ramen för EMSA:s verksamhet pågår arbete med satellitövervakning. I direktiv 2005/35/EG anges att EMSA bör stödja EU:s medlemsstater i deras arbete med att övervaka utsläpp av olja i europeiska vatten, särskilt genom att utveckla tekniska lösningar på området. Detta ledde till utvecklingen av CleanSeaNet, ett satellitbaserat system för upptäckande av oljespill. Systemet innebär att satellitbilder genomgår dataanalys och informationen vidarebefordras till EU:s medlemsstater som då kan agera omedelbart vid ett utsläpp.

M10. Utvidga mottagningssystemen för omhändertagande av fartygsavfall enligt no-special-fee-systemet

Även Transportstyrelsen är ansvarig myndighet på denna punkt.

M11. Förstärk tillsyn och samarbete för lagföring av illegal dumpning enligt Paris MoU

Vad som egentligen torde avses med rubriken är *utsläpp* som omfattas av IMO:s miljöskyddskonvention, MARPOL. (Dumpning regleras internationellt i Londonkonventionen och är inte ett instrument som ingår i Paris MOU-arbetet.)

Concentrated Inspection Campaigns beslutas årligen av Port State Control Committee (hamnstatskontrollkommittén), inte av Paris MoU Committee. Kampanjerna pågår tre månader varje år.

M13. Använda HELCOM AIS (Automatic Identification System) för ökad tillsyn och övervakning av fartyg enligt 1982 Paris MoU

Vem?

Även Transportstyrelsen är ansvarig myndighet.

Transportstyrelsen och Sjöfartsverket delar på ansvaret för AIS. Sjöfartsverket hanterar infrastrukturfrågor, medan Transportstyrelsen ansvarar för att svenska fartyg har fungerande AIS ombord och för hamnstatskontroll enligt Paris MoU av utländska fartyg.

M16. Överväga gemensam skrivelse till IMO 2008 om behovet av att modifiera AIS-informationen för att öka sjöfarts säkerheten och skyddet

för miljön

En gemensam inlägga från Helcom-länderna för att stödja Korrespondensgruppens rapport har skickats in till IMO.

M17. Samarbeta kring Differential Global Navigation Satellite System, DGNSS, via AIS till stöd för navigering

Vem?

Även Transportstyrelsen är ansvarig myndighet.

Transportstyrelsen och Sjöfartsverket delar på ansvaret för AIS. Sjöfartsverket hanterar infrastrukturfrågor, medan Transportstyrelsen ansvarar för att svenska fartyg har fungerande AIS ombord och för hamnstatskontroll enligt Paris MoU av utländska fartyg.

M22. Främja ett effektivt samarbete vid fartygsolyckor

Hur?

I Sverige produceras tre lämpliga fartyg för ändamålet. Fartygen levereras till Kustbevakningen 2009-2010.

SafeSeaNet kommer att vara en hjälp för informationsutbyte i det kommande arbetet med att samordna resurser i särskilda pooler inom olika geografiska områden.

Vem?

Om ett fartyg skadats vid en grundstötning, en kollision, en brand eller en liknande händelse finns alltid en risk för att utsläpp från fartyget av skadliga ämnen kan komma att ske. Om det sker eller om det skäligen kan befaras att det ska ske och det finns grundad anledning att tro att svenska intressen på grund av detta kan skadas i avsevärd mån får Transportstyrelsen enligt 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) bl.a. förelägga fartyg att nödläktra, följa viss färdväg, anlöpa viss hamn eller annan uppehållsplats. Beslut enligt 7 kap. 5 § LÅFF får enligt 7 kap. 5 § FÅFF fattas av Kustbevakningen om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder. Enligt 6 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) får en räddningsledare under i bestämmelsen givna förutsättningar göra ingrepp i annans rätt. När det gäller miljöräddningstjänst till sjöss är räddningsledaren en tjänsteman från Kustbevakningen. Enligt den nämnda bestämmelsens

sista stycke får förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § LÅFF fattas med stöd av 6 kap. 2 § LSO endast om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas. Detta innebär att regleringen i LÅFF och LSO i viss mån är parallella.

Även Transportstyrelsen är således ansvarig myndighet i denna del.

M23. Östersjöländerna är överens om att övertyga fartyg i svårigheter att acceptera den bästa hjälpen för att minimera utsläpp av föroreningar

Hur?

Olyckan med oljetankern Prestige resulterade i en ny lydelse av direktiv 2002/59/EG, (genom ändringsdirektiv 2009/17/EG), som ska implementeras senast den 30 november 2010. Direktivet innebär att europeiska fartygsägare ska ha visst försäkringsskydd för sina fartyg samt att EU:s medlemsstater ska:

1. ta emot fartyg i behov av assistans på en skyddad plats,
2. ta fram särskilda planer för detta omhändertagande,
3. samarbeta och utbyta information om skyddade platser sinsemellan.

Vem?

Om ett beslut att ta ett fartyg till en skyddad plats grundas på 7 kap. 5 § LÅFF (jmf den förklarande texten till punkten ovan) är Transportstyrelsen behörig myndighet. Transportstyrelsen föreslås också i regeringens utredning SOU 2009:90 "Tredje sjösäkerhetspaketet" bli behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans i enlighet med artikel 20–20 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Mot denna bakgrund är även Transportstyrelsen att anse som ansvarig myndighet i denna del.

M24-25. Till 2009 utveckla och till 2010 anta en plan för skyddade platser för fartyg i svårigheter samt hur kostnaderna ska fördelas

Hur?

Fartygsägares försäkringsskyldighet för sjörättsliga skadeståndsanspråk regleras numera i direktiv 2009/20/EG. Direktivets artikel 4 anger att EU:s medlemsstater ska se till att deras fartyg har en försäkring som täcker sådana skador, och som omfattar sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 1996 års konvention (om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, LLMC), där för-

säkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt 1996 års konvention.

Vem?

Regeringen är ansvarig för kostnadsfrågan

M27. Använd satellitövervakning för att stödja åtgärder i händelse av oljeolyckor i Östersjön

Se M7. Inom ramen för den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) pågår ett arbete med CleanSeaNet.

M31. Gemensam skrivelse till IMO 2009 avseende nya regler för fartyg enl. Annex IV, MARPOL 73/78 samt att Östersjön utpekas som "Special Area" avseende utsläpp av toalettavfall speciellt från passagerarfartyg

Hur?

Sverige har stött arbetet med den gemensamma inlagan. Denna har numera skickats in till IMO MEPC 60, som hålls i mars 2010.

M32. Uppmuntra hamnar och rederier till frivilligt omhändertagande av toalettavfall i hamnanläggningar

Hur?

Cirkuläret MEPC.1/ Circ.685 som antagits av IMO:s miljöskyddskommitté, MEPC, uppmanar passagerarfartyg och färjor som trafikerar slutna eller halvslutna havsområden som hotas av övergödning att frivilligt lämna iland toalettavfall till mottagningsanordning i hamn.

Sverige ingår, genom Transportstyrelsen, i en korrespondensgrupp inom HELCOM som i samarbete med industrin och berörda intressenter ska ta fram en handlingsplan för att förbättra mottagningsanordningar för toalettavfall i de största hamnarna för passagerarfartyg runt Östersjön. Handlingsplanen ska presenteras i maj 2010.

M33. Genomföra åtgärderna i BSAP's road map i syfte att ratificera och införa Ballastvattenkonventionen

Rubriken är inaktuell eftersom Sverige har ratificerat konventionen. Åtgärderna bör genomföras i samband med implementeringen av Ballastkonventionen.

M34. I samarbete med OSPAR utreda och om möjligt peka ut områden utanför Östersjön för byte av ballast vatten

Det inte finns några möjligheter att inom ramen för Paris MoU vidta åtgärder med stöd av internationella instrument som inte finns uppräknade i detta memorandum, exempelvis hamnsstatskontroll.

Ett samarbete angående områden för byte av ballastvatten har påbörjats mellan Nordsjöstaterna under hösten 2009. Samarbetet samordnas delvis under Interreg projektet North Sea Ballast Water Opportunity. Transportstyrelsen deltar aktivt i detta samarbete.

Kostnader och finansiering

Troligtvis innebär detta inga kostnader för år 2010. Transportstyrelsen har inte implementerat dessa frivilliga riktlinjer eftersom erforderliga bemyndiganden i lag och förordning ännu inte tillkommit. Transportstyrelsen kan inte utöva tillsyn över ett område utan stöd i bakomliggande legala instrument.

M35. Ratificera Ballast Water Management konventionen 2010 och inte senare än 2013

Sverige anslöt sig till ballastkonventionen under den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s generalförsamling i London den 23 november 2009. Sverige blev därmed tredje EU-land att ansluta sig till konventionen.

M37. Minska svavelinnehållet i fartygsbränsle

Hur?

Den 1 januari 2010 trädde en bestämmelse i kraft i svaveldirektivet (direktiv 2005/33/EG) som gäller för fartyg i hamn. Kravet omfattar alla marina bränslen. I sådana bränslen får svavelhalten efter denna tidpunkt inte överskrida 0,10 viktprocent. Detta gäller inte vid omkoppling mellan bränsletyper eller för fartyg med korta liggetider.

AC7. Stöd miljövänlig fritidsbåtverksamhet

Transportstyrelsen ingår bland de myndigheter som, tillsammans med Sjöfartsverket och ett antal organisationer med intresse för att minska båtlivets miljöpåverkan, utarbetat ett miljöprogram för fritidsbåtar med syfte att samordna arbetet med att minska miljöpåverkan från båtlivet.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I handläggningen av ärendet deltog sjöfartsdirektören Per Nordström och chefen för sjöfartsavdelningens miljösektion Anna Petersson, den senare föredragande.

Staffan Widlert