

**KONSEKVENSER
AV SJÖFARTSVERKETS
FÖRESKRIFTER
OM MOTTAGNING AV AVFALL
FRÅN FÄRTYG OCH FRITIDSBÅTAR**

1 Bakgrund till Sjöfartsverkets föreskrifter

Östersjön är ett inlandhav belastat av miljögifter och övergödande ämnen. För att minska belastningen på den marina miljön från fartyg har Östersjöländerna gemensamt arbetat fram och antagit Östersjöstrategin. Denna strategi är ett paket av åtgärder som har arbetats fram inom ramen för Helsingforskonventionen.

Även inom ramen för EU har ett direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester tagits. Direktivet ska vara införlivat i medlemsstaternas lagstiftning senast 27 december 2002.

Östersjöstrategin och EG-direktivet är regelverk som syftar till att stärka efterlevnaden av de internationella konventionerna som reglerar utsläpp från fartyg. Genom att säkerställa tillgången till mottagningsanordningar i samtliga hamnar, införa ett avgiftssystem för mottagande av avfall oberoende av avfallets mängd (redan infört i Sverige) och kräva att fartygen lämnar sitt avfall i hamn innan de lämnar hamnen ska fartygens olagliga utsläpp av olja och andra skadliga ämnen förhindras.

Östersjöstrategin och EG-direktivet vänder sig till alla typer av hamnar, från handelshamnar till fritidsbåtshamnar och till alla typer av fartyg även fiskefartyg och fritidsbåtar.

Det är av betydelse att alla samhällssektorer tar sitt ansvar för att minska utsläppen av miljöpåverkande ämnen till vår gemensamma vattenmiljö. Sjöfarten har här ett ansvar att ta för att minska dessa utsläpp. Detta inbegriper även hamnarna. Hamnarna måste kunna ta emot det avfall som genereras av sjöfarten och vidare hantera avfallet på ett miljöriktigt sätt. Samspel mellan sjön och land måste fungera för att utsläppen från fartyg av olja och andra skadliga ämnen ska minska.

2 Föreskrifternas innehåll och förväntad effekt

För att kunna genomföra Östersjöstrategin och EG-direktivet i Sverige har ändringar i lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg tagits av riksdagen. Dessa ändringar trädde i kraft 1 januari 2001. Ändringar i motsvarande förordning kommer att träda i kraft 1 april 2001.

I och med ändring i lag och förordning erhåller Verket ett utökat ansvar som även kommer att inbegripa mottagningsordningar i hamnarna.

Sjöfartsverket avser att genomföra Östersjöstrategin och EG-direktivet genom två föreskrifter om handelshamnars och fiskehamnars respektive fritidsbåtshamnars mottagning av avfall från fartyg och fritidsbåtar samt en ändringföreskrift till SJÖFS 1985:19 om åtgärder mot förorening från fartyg.

Föreskrifter gällande hamnar

Föreskrifterna som vänder sig till hamnar syftar till att säkerställa att de har mottagningsanordningar med tillräcklig kapacitet för att tillgodose fartygens behov av avfallslämning. Alla hamnar ska upprätta en avfallshanteringsplan där avfallsströmmarna ska uppskattas och där det anges vilka anordningar som finns för mottagande av avfall. Hamnen ska vid utarbetandet av planen samråda med kommunen och de som använder hamnen. Vidare ska hamnen rapportera mängderna av respektive mottaget avfallsslag till Sjöfartsverket som ska rapportera vidare till Helsingforskommissionen (HELCOM) och EU. Hamnen ska också rapportera om ett fartyg inte lämnar avfall och om tidigare hamn inte har kunnat ta emot avfall från fartyget. Vidare ingår säkerhetsföreskrifter vid ilandlämnande av oljehaltigt avfall.

Föreskrifternas förväntade effekt

Föreskrifternas förväntade effekt är att antalet oljeutsläpp och utsläpp av andra skadliga och övergödande ämnen kommer att minska. Det innebär positiva effekter inom Sveriges, Östersjöområdet och Europeiska unionens marina miljö och sötvattensmiljö. Kustbevakningen registrerade 326 oljeutsläpp i Svensk ansvarszon under 1999. På förslag från regeringen finns som etappmål för att uppnå miljö kvalitetsmålen att antalet oljeutsläpp halveras till 2005 och att inga oljeutsläpp förekommer 2010. Sjöfartsverkets föreskrifter kommer att vara en viktig åtgärd för att nå detta mål.

Vad händer om någon reglering inte sker?

Om någon reglering inte sker kommer olagliga oljeutsläpp att fortgå med skador på miljön. Östersjöns redan dåliga miljö riskerar att förvärras om åtgärder inte vidtas mot utsläpp av skadliga ämnen.

3 Vem berörs av föreskrifterna?

De som berörs är hamnägare, ägare till varv och andra som driver hamnverksamhet. Sverige har en mängd små bryggor och tilläggsplatser för fritidsbåtar där det inte finns behov av avlämning av avfall. Dessa ställen har undantagits från kraven i föreskrifterna för att regelverket ska ligga på en rimlig nivå.

4 Konsekvenser för berörda

I de avfallshanteringsplaner som hamnarna ska upprätta ska mottagningsbehovet av avfall från fartyg uppskattas och mottagningen ska planeras i samråd med hamnens nyttjare och kommunen. Handels- och industrihamnarnas avfallshanteringsplaner ska godkännas av Sjöfartsverket. Generellt kan sägas att tidsåtgången beror av hamnens storlek, varför en mindre hamn inte belastas med en högre relativ kostnad än en större hamn. Belastningen för en mindre hamn ligger i en eventuell brist på kompetens för att upprätta en avfallshanteringsplan. Det kan här nämnas att Sjöfartsverket kommer att publicera en informationsskrift som beskriver hur en avfallshanteringsplan utarbetas.

Handels- och industrihamnars samt varvs årliga rapportering av mottaget avfall m.m. kommer att innebära en viss administrativ arbetsinsats.

Den obligatorisk avfallslämningen kan förväntas medföra att mindre kvantiteter avfall kommer att lämnas i hamnen vid betydligt fler tillfällen. För att hålla kostnaderna nere för mottagning av små mängder avfall bör hamnarna anpassa mottagningen till dessa förhållanden. Den totala kvantitet avfall som svenska hamnar mottar kommer högst sannolikt att minska eftersom no-special fee systemet och obligatorisk ilandlämning kommer att gälla i samtliga östersjöländer.

De hamnar som framför allt berörs av investeringar för mottagningsanordningar är fritidsbåtshamnar och fiskehamnar där uppbyggnad av mottagningsanordningar för toalettavfall krävs. Investeringens storlek varierar beroende på tillgången till kommunalt avloppsnät, elektricitet, m.m. Hamnen kan finansiera investeringen genom hamnavgiften. Även i detta fall är investeringens storlek beroende av storleken på hamnen. Få anlöp av fritidsbåtar kan ge möjlighet för enklare och mindre kostsamma lösningar. I en enkät Sjöfartsverket har sânt ut till fritidsbåtshamnar som har mottagningsanordningar för toalettavfall visar

det sig att en vanlig storleken på investeringen är ca 30 000 kr. Den högsta investeringskostnaden var 180 000 kr.

I Sjöfartsverkets föreskrifter ges en möjlighet för fritidsbåtshamnar som ligger nära varandra och då det inte ger för stor olägenhet för fritidsbåtsägarna att bli av med sitt avfall att ha gemensamma mottagningsanordningarna.

5 Sjöfartsverkets kontroll av föreskrifternas efterlevnad

Avfallshanteringsplaner för handels- och industrihamnar samt varv för handelsfartyg ska godkännas av Sjöfartsverket. För fritidsbåtshamnar och fiskefartygshamnar ska avfallshanteringsplanen kunna presenteras vid inspektion.

Inom Östersjöstrategin och EG-direktivet ska ett informationssystem utarbetas i syfte att kunna identifiera hamnar och fartyg som inte följer reglerna. Det finns sedan tidigare möjlighet för fartyg att anmäla hamnar som inte uppfyller sina skyldigheter till Sjöfartsverket. I och med de nya föreskrifterna får även hamnen anmäla om fartyg inte uppfyllt sina skyldigheter. Hamnarna ska anmäla om ett fartyg inte lämnar avfall och om ett fartyg inte har kunnat lämna avfall i föregående hamn.

6 Information

För att hjälpa hamnarna att utarbeta avfallshanteringsplaner kommer en informationsskrift om detta att distribueras till kommuner, hamnar, m fl. Skriften vänder sig till såväl handelshamnar som fritidsbåtshamnar.

Till sammans med fritidsbåtslivets representanter pågår en diskussion om hur fritidsbåtsägarna ska informeras om de nya reglerna. Sådan information kan även användas av ägare till fiskefartyg vad gäller avlämning av toalettavfall till mottagningsanordning.

7 Samråd

Samråd har skett och sker kontinuerligt med Naturvårdsverket och fritidsbåtslivets representanter.