

Kommittédirektiv



Utredning om ratificering av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

Dir.
2007:14

Beslut vid regeringssammanträde den 15 februari 2007

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall granska förutsättningarna för Sverige att ratificera den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment som antogs 2004 av den internationella sjöfartsorganisationen, IMO.

Sjöfartsverkets rapport av den 25 februari 2005 till regeringen skall ligga till grund för utredningen. Utredaren skall klargöra såväl de utestående frågor som tas upp i Sjöfartsverkets rapport som eventuella frågeställningar som framkommit efter rapportens överlämnande. Utredaren skall mot bakgrund av ovanstående också föreslå lämpliga författningstexter.

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 2 januari 2008.

Bakgrund

Världshandelsflottan uppskattas årligen transportera 3–4 miljarder ton barlastvatten över hav, sjöar och vattendrag. Med fartygs barlastvatten transporteras marina växter och djur samt bakterier och virus till områden som de inte kan sprida sig till naturligt. Introduktion av främmande arter är en av de främsta

orsakerna till minskad biologisk mångfald genom att inhemska arter slås ut. Det är nästan omöjligt att bekämpa och utrota en art som introducerats i havsmiljön.

Främmande organismer som sprits genom barlastvatten kan orsaka stor ekologisk och ekonomisk skada i den nya miljön genom att sprida infektioner i dricksvattentäkter, slå ut inhemska arter, ersätta arter som har ett högt ekonomiskt värde, förstöra fisk- och musselodlingar, täppa igen vattenintag till industrier, förstöra rekreativmiljöer m.m. I Sveriges närområde är Östersjön särskilt känslig för etablering av främmande arter. Detta innanhav är dels en förhållandevis ung miljö med få inhemska arter, dels utsatt för stora miljöstörningar samt föremål för en omfattande internationell sjöfart. Sårbara vattensystem är också Mälaren och Väneren, som båda är viktiga dricksvattentäkter samtidigt som där bedrivs internationell sjöfart.

Problematiken med främmande organismer som sprids med barlastvatten är skälet till att IMO den 13 februari 2004 antog en ny internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen omfattar juridiskt bindande regler för hantering av barlastvatten och stöds av en rad riktlinjer för hur reglerna skall genomföras på ett effektivt sätt. Av de fjorton tilltänkta riktlinjerna har för närvarande elva antagits av IMO.

Den dag då konventionen träder i kraft skall alla fartyg som omfattas av konventionen antingen 1) skifta barlastvatten i vattenområden med ett djup på minst 200 meter och minst 50 nautiska mil från närmaste land, 2) behandla barlastvattnet med godkända system så att koncentrationen av skadliga vattenlevande organismer och patogener inte överstiger angivna gränsvärden, 3) lämna barlastvattnet till mottagningsanordning i land eller 4) använda någon annan godkänd metod för hantering av barlastvatten. Under en övergångsperiod 2009–15 skall fartygen successivt upphöra med att skifta barlastvatten till havs. Från och med 2016 skall det inte längre vara möjligt att skifta barlastvatten till havs.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vars handelsflottor sammanlagt motsvarar minst

35 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har ratificerat konventionen.

Ett effektivt genomförande av konventionen skulle betydligt minska riskerna för att främmande arter introduceras, etablerar sig och orsakar problem. Bland annat skulle man öka möjligheterna att i framtiden använda vattenresurser utan ökade kostnader för bekämpning av skadliga främmande organismer och rening av vatten.

Sverige har, genom att ratificera konventionen om biologisk mångfald, förbundit sig att hindra introduktionen av främmande arter som kan hota den biologiska mångfalden och människors hälsa. Sverige har också åtaganden inom bl.a. Helsingforskommissionen och Nordsjökonferensen. En ratificering av den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment skulle bidra till uppfyllandet av dessa mellanstatliga åtaganden.

Sjöfartsverkets utredning och utestående frågeställningar

Sjöfartsverket fick den 7 oktober 2004 i uppdrag av regeringen att i samråd med Naturvårdsverket utreda och redovisa vilka författningsändringar som krävs för att Sverige skall kunna ratificera den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Sjöfartsverket skulle vidare föreslå andra åtgärder för att underlätta genomförandet av konventionens bestämmelser samt analysera konsekvenserna av konventionens bestämmelser och av eventuella föreslagna åtgärder. Verket skulle också belysa vilka övriga internationella arbeten som pågår i syfte att begränsa utsläppen av främmande organismer till de hav som omger Sverige.

I en rapport den 25 februari 2005 redovisade Sjöfartsverket sitt uppdrag. Sjöfartsverket framhåller i sin rapport en rad utestående frågeställningar som skulle behöva klargöras inför en ratificering av konventionen, bl.a. följande:

- vilken ansvarsfördelning som bör gälla mellan de myndigheter som kommer att beröras av det nya regelverket,
- vilka de budgetära konsekvenserna blir för stat, kommuner och privata företag,
- vilka principer som bör gälla för att täcka de ökade kostnaderna för stat och kommuner,
- om det behövs en ny lag eller om befintlig lagstiftning kan utvidgas med de regler som krävs för att införliva konventionens krav,
- om havsrättskonventionen ger jurisdiktion i den ekonomiska zonen och vilken verkställande jurisdiktion som i så fall gäller,
- om nationell lagstiftning – såsom miljöbalken (1998:808), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och nationell lagstiftning om industrisekretess – är förenlig med konventionens regler,
- vilka konsekvenser som ett försenat ikraftträdande av konventionen skulle leda till,
- om Sverige, i avvaktan på att system för behandling av barlastvatten skall bli tillgängliga, kan utfärda dispenser från kravet på skifte av barlastvatten.

I Sjöfartsverkets rapport redovisas också en rad frågeställningar av mer teknisk karaktär som behöver klargöras inför ratificeringen, bl.a. följande:

- vilka de biologiska konsekvenserna kan bli om man inrättar områden för barlastvattenskitte i svensk ekonomisk zon,
- om det är möjligt att begränsa ett område för skifte av barlastvatten till att enbart gälla för fartyg som under sin färd inte passerat områden där skifte kan ske,
- hur övriga Östersjöstater ser på inrättande av särskilda barlastvattenskittesområden alternativt ett allmänt förbud mot sådana områden i Östersjön,

- om Sverige – antingen själv eller tillsammans med sina grannländer – bör införa tilläggsåtgärder för att förebygga, minska och eliminera överföring av främmande organismer,
- om Sverige bör ta fram program för att testa och bedöma ny teknik för behandling av barlastvatten i enlighet med konventionens regler samt vilken myndighet som i så fall bör ansvara för detta,
- om det är praktiskt möjligt att inom sex timmar efter provtagningstillfället analysera barlastvatten,
- om hamnar och varv bör installera mottagningsanordningar för barlastvatten och sediment, hur detta bör ske samt hur de inlämnade substanserna bör hanteras.

Uppdraget

Utredaren skall redovisa förutsättningarna för att Sverige skall kunna ratificera den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Utgångspunkt för utredningen är de utestående frågeställningar som lyfts fram i Sjöfartsverkets rapport av den 25 februari 2005. De viktigaste av dessa frågeställningar återges i ovanstående avsnitt. Vidare skall såväl IMO:s hantering av regelverket efter konventionens antagande som den tekniska utveckling som skett inom området efter denna tidpunkt beaktas i redovisningen.

Utredaren skall i sitt arbete samråda med berörda myndigheter och organisationer. I utredningen skall särskild vikt läggas vid regelförenkling. Utredaren skall lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för stat eller kommuner skall finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag skall samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

Utredaren skall mot bakgrund av ovanstående redovisning föreslå lämpliga författningstexter.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 2 januari 2008.

(Näringsdepartementet)