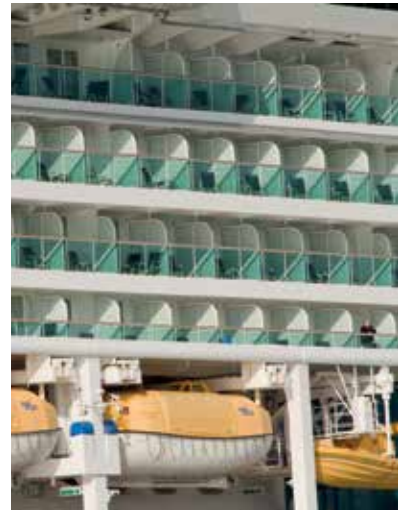


ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA SJÖFARTENS PÅVERKAN PÅ HAVSMILJÖN





INNEHÅLL

Förord: Samverkan ett måste för varaktig förändring **3**

Regler, ekonomiska styrmedel och teknik kan minska påverkan på miljön **4**

Krokig väg mot skärpta regler för sjöfartens luftutsläpp **7**

FAKTA: Strängare gränsvärden i NECA- och SECA-områden **10**

Långsam ökning av LNG-användning **11**

Många frågetecken kvarstår kring storskalig skrubberanvändning **12**

Samarbete för en hållbar nollvision **13**

Utsläppshandel kan vara en lönsam väg till lägre utsläpp från sjöfarten **14**

Röntgenmetod ger snabba besked om båtbottnfärgers giftighet **17**

Havsplanering kan minska konflikter och främja helhetssyn på miljön **18**

Renare fartyg får rabatt i farleden **20**

Ljudkartor visar vägen i Östersjöns akustiska undervattensvärld **22**

Expanderande kryssningsbransch ställer krav på Östersjöns hamnar **24**

Billigare avfallshantering i hamnarna har inte gett förväntad effekt **26**

Långsammare transporter kan ge snabba förändringar i rätt riktning **28**

Inköparnas krav viktiga för en hållbar transportsektor **31**

Referenser och författare **33**

Karta **35**



LÄS TIDIGARE RAPPORT PÅ WEBBEN

2014 gav Havsmiljöinstitutet ut rapporten "Sjöfarten kring Sverige och dess påverkan på havsmiljön". I rapporten bidrog ett tiotal av Sveriges experter på sjöfart och havsmiljö med texter om på vilka åtta områden som är sjöfartens påverkan på havsmiljön är som störst. Rapporten har fortfarande stor aktualitet och finns att läsa på webben eller ladda ner som pdf från <http://havsmiljoinstitutet.se/publikationer/rapporter>.

Detta är en publikation från:
Havsmiljöinstitutet, Box 260, 405 30 Göteborg
telefon: 031-786 65 61, www.havsmiljoinstitutet.se

Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Linnéuniversitetet och Sveriges lantbruksuniversitet.

Redaktörer: Tina Johansen Lilja, Frida Lundberg och Eva-Lotta Sundblad.

Copyright: Författarna, om inget annat anges.
Författarna ansvarar själva för artiklarnas innehåll.

Referering av rapporten: Havsmiljöinstitutet, 2017.
Åtgärder för att minska sjöfartens påverkan på havsmiljön.
Havsmiljöinstitutets rapport 2017:2

Grafisk form och layout: Frida Lundberg

Omslagsfoto: iStock

ISBN: 978-91-982291-5-8

Upplaga: 4000 exemplar.

Beställ fler exemplar: www.havsmiljoinstitutet.se

Tryck: Responstryck, Borås 2017 på GalerieArt Volume
130 gram samt 170 gram.





I hamnen i Tallinn tillämpas principen om inga extra avgifter för avfallshantering. Samtidigt anger man också begränsningar för hur mycket avfall fartygen får lämna avgiftsfritt. FOTO: ILYA/FLICKR

Billigare avfallshantering i hamnarna har inte gett förväntad effekt

Hamnarna kan spela en viktig roll för att minska sjöfartens utsläpp i havet. Reglerna för fartygens avfallsdumpning har skärpts och i Östersjöområdet har det länge funnits en överenskommelse om att fartygen ska kunna lämna sitt avfall i hamn utan extra avgift. I praktiken låter dock de stora förbättringarna vänta på sig.

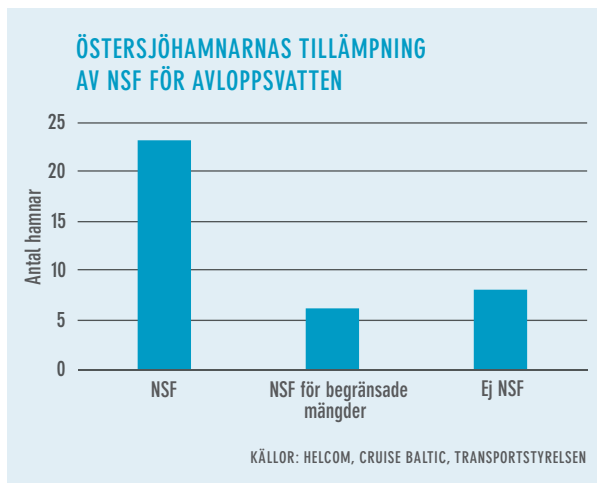
Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Varje år passerar över 110 miljoner färjeresenärer, 4 miljoner kryssningspassagerare och omkring 9 procent av världshandelns gods de cirka 200 Östersjöhamnarna. Även i det globala samhällets flöden av material och energi är hamnarna centrala noder, som har blivit allt viktigare med den ökande internationella handeln. Idag fraktar fartygen i världen årligen nästan 10 miljarder ton, vilket motsvarar minst 80 procent av världshandelns. I Sverige beräknas 95 procent av vår import komma in i landet via hamnarna. Hamnarna har också blivit en viktig industrilokalisering och en allt större andel av produktionen är förlagd till hamnnära lägen.

Den växande mängden aktiviteter gör att betydande utsläpp sker i hamnområdet. Samtidigt gör den också hamnarna strategiskt viktiga för att minska utsläppen, öka resurseffektiviteten och skapa fler cirkulära flöden

i samhället. Förutom att minska miljöpåverkan från hamnaktiviteterna i sig och från transporter till och från hamnen, kan hamnarna bidra till att minska sjöfartens miljöpåverkan genom att erbjuda miljövänlig skrovrengöring och förbättrad mottagning av fast avfall och avlopps-, spill- och ballastvatten från fartygen. De kan också hjälpa till att minska luftföroreningarna från fartygstrafiken genom att tillhandahålla eluppkoppling, alternativa bränslen, mottagning av avfall från luftreningsanläggningar ombord och förbättrad logistik.

Strängare regler i Östersjön

I Östersjöområdet har Helcom ända sedan 1990-talet verkat för att hamnarna ska ta emot fartygens avfall. Redan 1998 kom Östersjöländerna överens om att detta ska ske utan extra avgifter utifrån principen ”no special fees” (NSF). Regelverket om fartygens utsläpp har efterhand blivit striktare och mer heltäckande och sedan år 2000 måste hamnarna inom EU erbjuda avfallsmottagning. Östersjön är idag ett av MARPOL-konventionens (den konventionen där förhindrande av förorening från fartyg regleras) så kallade specialområden, där det blivit möjligt att införa mycket långtgående restriktioner. Under de senaste åren har bland annat reglerna för skrubberavfall och dumpning



Även hamnarna vid Skagerrak räknas i detta sammanhang till Östersjöområdet.

»Från många hamnar hörs kritik mot NSF, som i princip innebär att hamnarna har fått huvudansvaret för att lösa sjöfartens miljöproblem.«

av fast avfall skärpts. Ett förbud mot tömning av avloppsvatten införs från 2021, i vilket det görs endast undantag för gråvatten och vissa former av matavfall.

För att möta dessa krav har flera av de större passagerarhamnarna runt Östersjön på senare år byggt ut och förbättrat sin kapacitet att ta emot avfall. Men resultatet i form av en ökad avfallsmottagning i hamnarna har låtit vänta på sig. Trots hamnarnas utbyggnad och de allt strängare förbuden mot dumpning i havet, ger statistiken inte någon entydig bild av en radikalt expanderad avfallsmottagning i Östersjöns hamnar under det senaste årtiondet. Mellan 2004 och 2013 ökade visserligen mottagningen av fast avfall i EU:s Östersjöhamnar med omkring 50 procent, men samtidigt halverades det mottagna oljehaltiga avfallet.

Avloppsvattenmottagningen har ökat någorlunda kontinuerligt i vissa hamnar, som Stockholm och Helsingfors, men den totala mottagningen av avloppsvatten i alla EU:s hamnar nådde sin topp redan 2006, enligt EU:s utvärdering av hamnmottagningsdirektivet 2014. Därefter har mottagningen av avloppsvatten minskat, bland annat till följd av minskat färjeresande i Östersjöområdet.

Implementeringen av NSF

En förklaring till utvecklingen kan vara att det finns betydande skillnader i mottagningskapacitet mellan olika hamnar. Många mindre och medelstora hamnar har fortfarande begränsad mottagningskapacitet och tar sällan emot mer krävande avfallstyper. Det finns också luckor i implementeringen av NSF. 23 av de 31 hamnar som angjordes av kryssningsfartyg 2015 i Östersjöregionen uppger att de implementerat NSF, medan 8 hamnar uppger att de inte

hade gjort det. Bland de senare finns hamnarna utanför EU, i Ryssland och Norge, men det finns också hamnar i EU-länder som Lettland, Tyskland, Danmark och Sverige, som aldrig infört NSF. Vissa av dessa hamnar, till exempel Kalmar, har få anlöp och inte några egna anläggningar utan hyr in mottagningstjänster, vilket man tar ut en kompensationsavgift för.

Men även tillämpningen av principen kan variera. Bland de hamnar som tillämpar NSF, finns sex hamnar, bland andra Köpenhamn, Kiel, Rostock och Tallinn, som anger begränsningar för de mängder avloppsvatten fartyg får lämna utan att betala extra avgifter. Vissa hamnar väljer även att ta ut avgifter för att täcka kostnader för mottagande av mer speciella typer av avfall. Helsingfors tar till exempel ut avgifter för att ta emot elektronik- och miljöfarligt avfall. Skrubberavfall medför liknande avgift i såväl Helsingfors som Köpenhamn och Stockholm.

Är NSF-principen ändamålsenlig inför framtiden?

För sjöfartens del har NSF-principen förmodligen bidragit till att avfallshanteringen och möjligheterna att lagra avfall ombord utvecklats eftersom det inte varit förenat med några extra kostnader att lämna avfallet i land. Detta innebär en förändring av sjöfartens traditionella praktik att slänga i stort sett allt avfall överbord, vilket var ett av syftena då NSF infördes. Samtidigt har mängden avfall som lämnas in till hamnarna inte ökat i den takt som man kunde förvänta mot bakgrund av skärpt regelverk, sänkta kostnader och utbyggd hamninfrastruktur.

Sammanfattningsvis tycks NSF-principen relativt ineffektiv, både när det gäller att få sjöfarten att förbättra sin avfallshantering och hamnarna att förbättra sin mottagning. Från många hamnar hörs också växande kritik mot NSF, som i princip innebär att hamnarna har fått huvudansvaret för att lösa sjöfartens miljöproblem. Även om hamnarna på längre sikt kan kompensera för investeringar i mottagningsanordningar genom att höja hamnavgifterna, innebär NSF en stor ekonomisk börda.

NSF bryter också starkt dels mot den grundläggande principen inom miljöområdet att förorenaren betalar, dels mot systemet för avfallshantering på land, där avfallshanteraren får betalt för att ta hand om avfall och avloppsvatten. Principen uppmuntrar inte heller fartygen att minimera och sortera avfallet ombord på fartygen, vilket leder till att hamnarna får både större mängder och ofta mer svårhanterligt, osorterat avfall från fartygen. Detta innebär i sin tur att potentiellt värdefulla material inte återvinns. Hamnarna ges inte heller några incitament att förbättra och utveckla avfallsmottagning och annan service. Därför finns det skäl att ifrågasätta om denna princip verkligen är ändamålsenlig inför framtiden.

TEXT: STEFAN ANDERBERG OCH MAGDA WILEWSKA BIEN