

A man is seen from the back, standing on a boat. His arms are outstretched towards the horizon. The sun is low on the horizon, creating a strong lens flare and illuminating the scene. The sky is blue with some clouds. The sea is visible in the foreground. A white wavy line graphic is in the top left corner.

Svensk sjöfartsnäring

*– Handlingsplan för
förbättrad konkurrenskraft*



REGERINGSKANSLIET

Produktion Näringsdepartementet

Foto där inget annat anges Sjöfartsverket

Tryck Elanders

Artikelnummer 2013.03 Denna handlingsplan är beslutad av regeringen den 17 januari 2013 (dnr N2013/342/TE)

Kraftsamling för svensk sjöfartsnäring

För första gången någonsin presenterar en svensk regering en handlingsplan för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Svensk sjöfart står inför stora utmaningar och hård internationell konkurrens, men också möjligheter med sin kvalitet, sjösäkerhet och kunskap.

Sjöfarten spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Enorma handelsströmmar korsar våra hav för att hamna i våra butikshyllor, fabriker och hem. Om man tittar på vår handel med omvärlden är Sverige i det närmaste att betrakta som en ö – runt 90 procent av vår utrikeshandel transporteras sjövägen. Inget annat transportslag kan bära motsvarande volymer gods på ett så kostnads- och energieffektivt sätt.

Handlingsplanen visar på alla de insatser som regeringen har gjort och planerar att göra för att stärka den svenska sjöfartsnäringen. I handlingsplanen pekar regeringen ut sju områden av särskild stor vikt:

- Företagsfrämjande insatser,
- Transportpolitiska åtgärder,
- Utbildningsinsatser,
- Sjösäkerhetsfrågor,
- Miljöfrågor,
- Sjöfartsforskning och utvecklingsfrågor,
- Viktiga EU-projekt.

Ambitionen är att visa hur regeringen ser på de utmaningar som svensk sjöfart står inför och hur dessa kan tacklas. I arbetet har vi haft stor nytta av den kunskap och de erfarenheter som finns inom den svenska sjöfartsnäringen. Jag vill därför rikta ett stort tack till de företag, intresseorganisationer, myndigheter och utbildningsinstitutioner som har medverkat i arbetet med planen.



Catharina Elmsäter-Svärd, infrastrukturminister

Innehållsförteckning

Inledning	7
Sverige – en sjöfartsnation	8
Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för svensk sjöfart	11
Företagsfrämjande	12
Enklare regler gynnar många	12
Sjöfartsstöd till fler fartygskategorier	13
Tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten ska utredas	13
Möjlig ökad tillämpning av TAP-avtal	15
Ökad flexibilitet med överlåtelse av tillsyn inom sjöfartsskyddet	15
Sjöfartsverket fortsätter lotsa – utökad möjlighet till dispenser och öppensjölotsning	16
Transportpolitiska åtgärder	17
EU:s regelverk om inre vattenvägar införs	17
Trafikens kostnadsansvar analyseras vidare	18
Förbättrad landinfrastruktur till och från hamnarna	18
Ändrade regler för kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur	19
Jobb och utbildning	20
Fler praktikplatser till sjöfartsutbildningen	20
Fortsatt internationell utbildning i Malmö	20

Sjösäkerhet som konkurrensfördel	21
Engagemang för sjösäkerhet	21
Beväpnade vakter ombord	22
Kontroll av fartyg genom flaggstatstillsyn och hamnstatskontroller	22
Förbättrad trafikövervakning och trafikreglering på Östersjön	23
Sjö- och flygräddning	23
Konkurrenskraftig sjöfart genom hög miljöprofil	24
Möjliga åtgärder som kan tänkas underlätta införlivandet av de skärpta svavelkraven och andra kommande miljökrav	24
Minska kväveoxidutsläppen i Östersjön	27
Åtgärder mot föroreningar från fartyg	27
Ökad satsning på sjöfartsforskning och utveckling	29
EU-projekt, TEN-T och Motorways of the Seas	30
Uppföljning av sjöfartens konkurrenssituation	31
Fortsatt arbete mot en maritim strategi	32
Integrerad havspolitik – förbättrad havsplanering, sjöövervakning och kunskap i havsfrågor	32
Blå tillväxt – ekonomisk utveckling och bättre kust- och havsmiljö	33
EU:s strategi för Östersjöregionen	34
En maritim strategi	35
Tidtabell	37
Genomförda åtgärder under innevarande mandatperiod	39
Källor	42
Förkortningar och termer	43

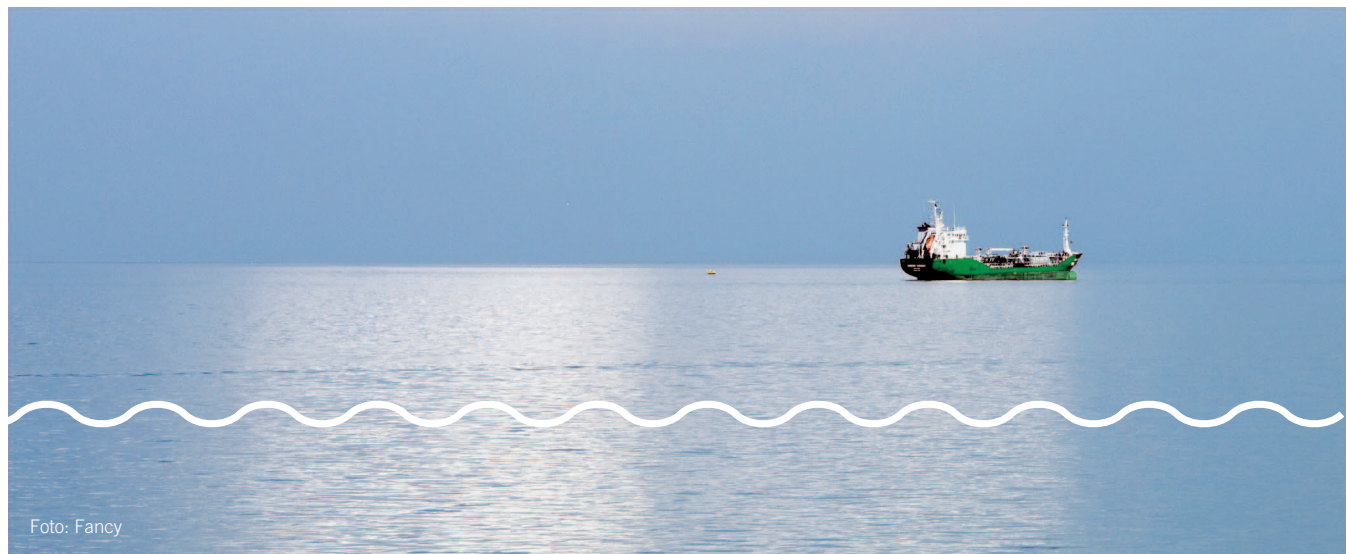
Inledning

Den svenska sjöfarten står inför betydande utmaningar när det gäller konkurrenskraft och miljö- och säkerhetskrav. Regeringen vill därför med denna handlingsplan för den svenska sjöfartsnäringen redovisa planerade åtgärder för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft på den globala marknaden. Regeringen vill här ge en heltäckande bild av sina ambitioner inom sjöfartsområdet. Därför har även målsättningar för områden där det i dagsläget inte finns några direkta åtgärder inkluderats. Det gäller särskilt inom sjösäkerhetsområdet där mycket av utvecklingsarbetet är styrt av internationella processer.

I ett kommande steg avser regeringen att ta fram en maritim strategi för det bredare maritima klustret. Syftet ska vara att tydliggöra hur det fortsatta arbetet med svensk havspolitik ska kunna bidra till att skapa tillväxt, välfärd och en god havsmiljö. Därför aviseras också i denna handlingsplan regeringens ambition att lyfta fram en

hållbar utveckling av näringar med maritim anknytning och en konkurrenskraftig sjöfart som bidrar till att nå mål inom närings-, transport- och miljöpolitiken.

Handlingsplanen bygger på en rad utredningar och uppdrag som utförts de senaste åren. De mest centrala är betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) och Tillväxtanalys rapport om det svenska maritima klustret som båda presenterades 2010. En bred diskussion med företrädare för både sjöfartssektorn och det bredare maritima klustret har hållits i anslutning till framtagande av handlingsplanen. Två hearingar för klustret har hållits under 2012. Branschen samverkar kring utvecklingen av sjöfarten och även det vidare maritima klustret inom nätverket Sjöfartsforum. Sjöfartsforums arbete har beaktats i framtagandet av handlingsplanen.



Sverige – en sjöfartsnation

Sverige är en nation som är beroende av sin sjöfart. Med en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden i farlederna till de flesta hamnarna, svarar sjöfarten för den dominerande delen av transportererna i den svenska utrikeshandeln – cirka 90 procent mätt i volym eller cirka 180 miljoner ton per år transporteras någon gång i transportkedjan med fartyg. Utöver det transporteras cirka 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Omsättningen i de svenska rederierna är i storleksordningen 50 miljarder kronor per år. Branschen har ett något högre förädlingsvärde per sysselsatt än genomsnittet inom näringslivet. Den svenska sjöfartssektorn och alla dess omgivningsföretag omfattar totalt omkring 100 000 anställda. I kärnverksamheten sjöfart är cirka 15 000 personer anställda varav cirka 10 000 är ombordanställda och cirka 5 000 arbetar i stödtjänsterna.

Sjöfarten agerar på en global marknad vilken tillsammans med regelgivning på global nivå sätter spelreglerna för rederiernas verksamheter. Den snabba tekniska utvecklingen och den fortsatta och tilltagande globaliseringen av ekonomi och näringsliv har stor betydelse. Fram till 2009 var det totala antalet svenskflaggade fartyg över 500 brutto¹ i det svenska fartygsregistret relativt konstant kring 250 stycken, även om relativt

stora förändringar skedde i delsegment av flottan såsom tankfartyg, bulkfartyg, container- eller feederfartyg och rorofartyg. Men från 2009 och framåt har det förekommit en kraftig omflaggning till andra stater så att antalet svenskflaggade fartyg nu uppgår till cirka 100. En förklaring kan finnas i att vid en ekonomiskt svårare situation behöver alla åtgärder vidtas av näringen för att minska sina kostnader. Konkurrensförutsättningarna skiljer sig i det sammanhanget mellan olika stater, och även mellan stater inom EU. Det är främst fyra förutsättningar som avgör var fartygen registreras. Det är utformning av skatteregler, arbetskraftskostnader, möjligheter till finansiella stöd och inriktning på forskning och utvecklingsinsatser². Dock har dessa faktorer olika betydelse för de olika delsegmenten.

Sjöfartsnäringsen möter en förändring i kraven på arbetskraft. Behovet av specialiserade tekniker ökar både i takt med att sjötransporterna ökar och med att tekniken går framåt. Ett pågående generationsskifte med ett stort antal pensionsavgångar de närmaste åren påverkar också tillgången på lämplig arbetskraft. Med en minskad svenskregistrerad flotta minskar också förutsättningarna för studenter att få fartygspraktik och i förlängningen också för att kunna rekrytera till olika tjänster i land där marin kompetens är nödvändig. Med

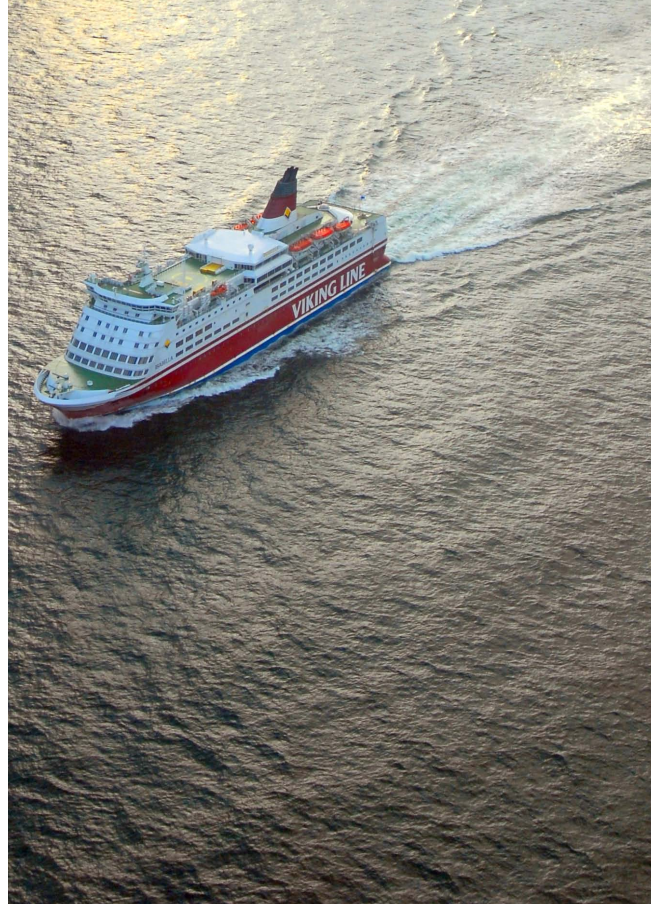
¹Brutto är en förkortning av bruttodräktighet. Bruttodräktighet är ett jämförelsetal för fartygs storlek enligt 1969 års internationella skeppsmättningskonvention. Bruttodräktigheten är enhetslös och anger fartygets totala inneslutna rymd.

²Källa: Trafikanalys, underlagsrapport för årligt uppdrag att följa upp sjöfartens konkurrenskraft, september 2012.



ett minskande nationellt tonnage och därmed en minskad kompetens finns också risk för att Sveriges möjligheter att påverka i internationella organ begränsas.

Tillväxt och globalisering medför en ökad påverkan på miljön till följd av de ökande sjötransporterna. Arbetet med att minska miljöpåverkan behöver därför följa sjötransporternas utveckling. Det ställer krav på regelverk och ekonomiska styrmedel för att främja en hållbar utveckling samt på stöd till forskning och utveckling för att stödja framtagande av ny teknik.



Basfakta om svensk sjöfart

- Cirka 15 000 personer är anställda inom sjöfartsnäringen.
- Av de 15 000 arbetar cirka 10 000 ombord på fartyg.
- Sex procent av de ombordanställda har s.k. TAP-avtal.
- Cirka 100 000 personer är engagerade i stödfunktioner till sjöfarten. Det handlar om underleverantörer, mäklare, speditörer, varv, banker, försäkringsbolag, infrastrukturhållare samt hamn- och godshanteringsföretag.
- Omsättningen i svenska rederier uppgår till cirka 50 miljarder kronor per år.
- 80 procent av sjöfartsnäringen är koncentrerad till Göteborgs-, Stockholms- och Skåneregionerna.
- Antalet handelsfartyg i det svenska fartygsregistret har minskat från omkring 250 för några år sedan till cirka 100 i dag.

Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för svensk sjöfart

Regeringens mål är att förbättra konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringen. Ändamålsenliga sjötransporter är viktiga för svensk industri och svensk utrikeshandel. De är även betydelsefulla för att Sverige fortsatt ska kunna påverka och vara pådrivande på internationell nivå, särskilt i miljö- och säkerhetsfrågor. Sjöfartsnäringen är också en viktig del i det sammanhängande maritima klustret. Denna handlingsplan syftar därför till att främja konkurrenskraften för den svenska sjöfarten men också till att stärka dess samverkan med andra trafikslag.



Sjöfarten verkar på en global marknad vilket påverkar förutsättningarna för näringen. Det är därför angeläget att följa den globala utvecklingen för att kunna bedöma och agera så att en konkurrenssituation likvärdig den i omvärlden kan uppnås. En väl fungerande sjöfart är angelägen för svensk industri och för Sveriges utrikeshandel.

Sjöfartens internationella karaktär som näringsgren med internationell konkurrens motiverar att sektorn regleras huvudsakligen på internationell nivå. Internationella regler rörande sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Men även på EU-nivå tas det fram olika instrument med syfte att stärka den europeiska sjöfartsnäringen. Den övergripande ambitionen inom EU är att förena resursbevarande,

konkurrenskraft, långsiktig ekonomisk utveckling och högre sysselsättning inom sjöfartssektorn och på så sätt ytterligare utveckla en attraktiv och hållbar sjöfart av hög kvalitet. För att öka effektivitet och konkurrenskraft för sjöfarten inom unionen ska administrativa hinder för sjöfarten minskas. EU-kommissionen har nyligen presenterat sitt initiativ på inre marknadsområdet³ som avser att bl.a. ytterligare minska administrativa hinder för sjötransporter inom EU till en nivå som är jämförbar med andra transportsätt. Sverige deltar aktivt inom FN-systemet och andra internationella samarbetsorgan i syfte att skapa goda förutsättningar för sjöfart med bl.a. hög miljö- och säkerhetsstandard.

³Inre marknadsakt II – Tillsammans för ny tillväxt, KOM(2012) 573 slutlig.

Sjöfarten är oftast en integrerad del i en transportkedja för gods eller för personresor. Därför har regeringen en hög ambition för samspelet mellan de olika trafikslagen för att åstadkomma så effektiva och hållbara transporter som möjligt.

Sjöfarten är också en viktig del inom det bredare maritima klustret. Ett fruktbart samarbete har utvecklats mellan klustrets olika aktörer. Det finns ett ökat intresse för framtida användning av havens resurser som sannolikt kan utveckla dagens havsbaserade näringar och också skapa nya. Här är erfarenhetsspridning inom klustret en viktig förutsättning för utveckling. Sjöfarten bör därför samspela med andra inom klustret närliggande verksamheter och näringar. Regeringen välkomnar därför det samarbete som utvecklats mellan aktörerna inom Sjöfartsforum.

I detta avsnitt presenterar regeringen ett antal åtgärder som den avser att initiera de närmaste åren men också sina ambitioner för vissa områden, allt i syfte att stärka sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Företagsfrämjande

Enklare regler gynnar många

För att förenkla vardagen för såväl företag som myndigheter avser regeringen att under våren 2013 låta utreda möjligheten att göra förenklingar med koppling till fartygsregistret. Som ett nästa steg bör möjligheten att skapa en s.k. one-stop-shop ses över.

Att förenkla företagares vardag är fortsatt ett prioriterat område för regeringen. Inom sjöfartsområdet har regeringen identifierat ytterligare behov av och möjligheter till regelförenkling för företag som samtidigt kan vara till nytta för privatpersoner. Dessutom kan förutsättningarna för myndigheterna att utföra sina uppgifter förbättras. I den administrativa hanteringen av fartygsregistret ser Transportstyrelsen behov av olika

förenklingar. Dessa förenklingar kan i sin tur leda till att resurser frigörs, vilket skulle kunna komma både företagare och privatpersoner tillgodo.

Regeringen avser därför att låta utreda möjligheten att göra ett antal förenklingar med koppling till fartygsregistret. Det handlar bl.a. om:

- förenklad registrering för mindre tonnage,
- översyn av reglerna om dubbelregistrering i syfte att förbättra möjligheterna för tillsyn samt av möjligheten för registrering av s.k. Bareboat-charter⁴,
- översyn av möjligheten att få fartyg avregistrerade trots att ett s.k. mortifikationsärende⁵ inte är avslutat, samt
- utveckling av en webbtjänst för att öka tillgängligheten till fartygsregistret och om möjligt erbjuda 24-timmarsservice.

Ett annat exempel på behov av förenkling kan illustreras med att ett rederi som i dag ska inhämta tillstånd och certifikat för sin verksamhet behöver vända sig till ett flertal olika myndigheter. Detta medför merarbete och ofta administrativt krångel. I vissa fall kan det också vara otydligt till vilken myndighet rederiet ska vända sig. Som ett nästa steg bör därför möjligheten ses över att skapa en s.k. one-stop-shop där olika myndigheters "godkännanden" kan samlas i en kanal så att rederierna endast behöver en ingång till myndighetsvärlden.

För att förenkla myndighetskontakten för rederier och andra eftersträvas att samla fler frågor hos Transportstyrelsen. Exempel på det är certifiering för försäkringar enligt Atenförordningen⁶. Ett sådant arbete bör också samverka med införandet av ett svenskt "Single Window", se avsnitt om genomförda åtgärder, sidan 39.

⁴ Bareboatcharter innebär in- eller uthyrning av fartyg utan manskap.

⁵ Mortifikation: dödande av förkommen handling.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

Sjöfartsstöd till fler fartygskategorier

Regeringen avser att inom ramen för EU:s riktlinjer utöka antalet fartygskategorier som kan omfattas av sjöfartsstöd. Syftet är att bidra till konkurrensneutralitet för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden.

Dagens sjöfartsstöd syftar till att ge den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor i förhållande till andra konkurrerande staters flottor. Det svenska sjöfartsstödet bygger på EU:s riktlinjer om statligt stöd. EU:s sjöfartsstrategi till 2018 framhåller att för att upprätthålla konkurrenskraften för EU är det viktigt att bibehålla riktlinjerna för sjöfartsstöd så att likvärdiga konkurrensvillkor upprätthålls också i framtiden.

Det nuvarande svenska sjöfartsstödet omfattar last- och passagerarfartyg som i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare. Fartygen måste användas i huvudsakligen internationell trafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Det är i denna trafik som konkurrensen gentemot andra staters rederier är som störst. Dessutom krävs för att stöd ska utgå att fartyget ställer praktikplatser ombord till förfogande. Sjöfartsstödet motsvarar skatten på sjöinkomst och kostnaden för sociala avgifter inklusive den allmänna pensionsavgiften för ombordanställda och bidrar därmed till att sänka rederiernas bemanningskostnader.

Utbetalningen av sjöfartsstöd till svenska rederier har minskat i takt med att fartyg omflaggats från det svenska registret. Omflaggningen utarmar svensk sjöfartskompetens som behövs inom myndigheterna för bl.a. rekrytering av lotsar och inspektörer. Den påverkar också tillgången till kompetens som behövs för att Sverige ska kunna fullfölja sina åtaganden som flaggstat och hamnstat och för att kunna agera i internationella organ.

Sverige utnyttjar inte EU:s riktlinjer för statsstöd fullt ut efter den senaste revideringen av dessa. För några år sedan beslutade Danmark och Nederländerna

att utvidga sina kriterier. Exempelvis kunde den danska stödförordningen, efter notifiering till EU-kommissionen, utökas till att omfatta kabellägningsfartyg samt under vissa förutsättningar muddringsfartyg.

Regeringen ser därför skäl att ändra kriterierna för det svenska sjöfartsstödet så att stöd kan ges till fler fartygskategorier. På så sätt kan likvärdiga förutsättningar skapas mellan fler fartygskategorier som är utsatta för internationell konkurrens.

Tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten ska utredas

Regeringen kommer att tillsätta en utredning som ska analysera möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Frågan om tonnageskatt ska analyseras ur ett brett perspektiv där även andra befintliga stöd till sjöfarten kommer att ses över.

Flertalet sjöfartsstater inom EU, däribland grannländer till Sverige, har infört tonnageskatt. Tonnageskatt innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek i stället för i de faktiska inkomsterna. För att beräkna skatten multipliceras ett schablonbelopp med det antal dagar som företaget förfogat över respektive fartyg. Den schablonberäknade inkomsten läggs samman med företagets övriga inkomster och beskattas med den vanliga bolagsskattesatsen. Fördelen med tonnageskattning är störst under högkonjunktur, då redarna kan bygga upp ett kapital, för att sedan utnyttja det vid lågkonjunktur.

Frågan om tonnageskatt har tidigare utretts av Tonnageskatteutredningen som 2006 lämnade sitt betänkande Tonnageskatt (SOU 2006:20). Vid beredningen av betänkandet har det framkommit att både utredningens analys samt de förslag som lagts fram på grundval av analysen är bristfälliga. Beslutsunderlaget liksom utredningens förslag bedöms därför inte kunna ligga till grund för lagstiftning. Frågor som behöver analyseras ytterligare är bl.a. hanteringen av latent skatteskul-

der och den samlade effekten av sjöfartsstödet och de skattevillkor som gäller sjöfarten.

Frågan om svenskflaggade fartygs konkurrenssituation behandlades av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar som i betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) bedömde att de svenskflaggade fartygen har sämre konkurrensförutsättningar än fartyg från närliggande sjöfartsnationer. Utredningen konstaterade att avsaknaden av ett tonnageskattesystem innebär en avvikelse från de förhållanden som råder i de flesta av EU:s övriga sjöfartsnationer. Det låg dock inte inom utredningens

uppdrag att föreslå förändringar inom skatteområdet.

Regeringen kommer därför att tillsätta en utredning som ska analysera möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. I detta sammanhang ska utredningen även se över andra befintliga stöd för sjöfartsnäringen. Regeringens målsättning är att Sverige, i ett internationellt perspektiv, ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Utredningen ska lämna förslag till ett heltäckande system för detta. Utredningen ska även i den utsträckning det bedöms nödvändigt lämna förslag till ändringar av befintliga stöd för sjöfartsnäringen. Uppdraget ska ses mot bakgrund av den ökade



internationella konkurrensen på sjöfartsområdet och att antalet svenskflaggade fartyg minskat de senaste åren. Syftet är att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan.

Möjlig ökad tillämpning av TAP-avtal

Regeringen är beredd att inbjuda arbetsmarknadens parter till överläggningar för att fördjupa diskussionen om svensk sjöfartsnärings konkurrenssituation. En förutsättning är dock att parterna på arbetsmarknaden efterfrågar detta. Regeringen kommer däremot inte att föreslå något införande av ett internationellt fartygsregister.

Den svenska sjöfartssektorn omfattar en mångfaceterad verksamhet med i första hand små eller medelstora företag som har totalt omkring 100 000 anställda. I kärnverksamheten sjöfart är cirka 15 000 personer anställda varav cirka 10 000 är ombordanställda och cirka 5 000 arbetar i stödtjänsterna. Omkring sex procent av de ombordanställda är så kallade TAP-anställda (tillfälligt anställd personal). TAP-avtalen om tillfällig anställning innebär att en viss andel av bemanningen ombord på lastfartyg i internationell fart kan bestå av medborgare från stater utanför EES-området enligt särskilda kollektivavtal. I dag är TAP-anställda som finns på svenska fartyg huvudsakligen av filippinsk nationalitet.

En konkurrensnackdel för den svenska sjöfarten är att många andra stater har infört så kallade internationella register. Rederier med fartyg registrerade i sådana register kan frånga nationella arbetsrättsregler och därmed få möjlighet till reducerade arbetskraftskostnader. Sedan 1998 har så kallade TAP-avtal tillämpats i Sverige som alternativ för att reducera bemanningskostnaderna. TAP innebär att denna tillfälliga personal anställs på andra villkor än enligt svenska arbetsrättsregler. Under lång tid har arbetsmarknadens parter varit överens om att sådana avtal kan gälla för upp till 50 procent av besättningen. Sedan 2010 har dock viss tillämpning upp till 75 procent förekommit.

Regeringen har låtit utreda frågan om att eventuellt införa ett internationellt register i svensk rätt, där stort intryck tagits från det internationella registret i Danmark. I betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) förordas dock inte att ett sådant register ska införas i Sverige, eftersom det bedöms att införandet av ett internationellt register kräver arbetsrättsliga förändringar som är av sådan karaktär att de strider mot internationella konventioner som Sverige ratificerat. Regeringen bedömer också att det saknas tillräckligt stöd för en sådan ändring.

För att kunna närma kostnaderna för arbetskraft till förutsättningarna i omvärlden kan en utökad tillämpning av TAP-avtalen vara en väg. Det är dock en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om. Regeringen är beredd till en fördjupad diskussion om svensk sjöfartsnärings konkurrenssituation, men en förutsättning för det är att parterna visar sitt intresse.

Ökad flexibilitet med överlåtelse av tillsyn inom sjöfartsskyddet

Regeringen avser att i början av 2013 överlämna en proposition till riksdagen med förslag som möjliggör överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet⁷. Efter genomförd lagändring kommer tillsynsuppgifter enligt de flesta regelverk att kunna utföras av klassificeringssällskap.

Tillsynsuppgifter inom framför allt sjösäkerhet är i stor omfattning redan överlätna till klassificeringssällskap. När det gäller tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet är dessa dock fortfarande förbehållna Transportstyrelsen. Det bakomliggande internationella regelverket möjliggör emellertid överlåtelse på nationell nivå.

Regeringen gav i slutet av 2009 Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa ytterligare möjliga tillsynsupp-

⁷Sjöfartsskydd är begreppet för de åtgärder som vidtas för att skydda sjöfarten mot de yttre hot som uppkommit de senaste åren. För att skilja dessa säkerhetsfrågor från vad som annars i regel menas med sjösäkerhet används uttrycket sjöfartsskydd.

gifter att överlåta från Transportstyrelsen till klassificeringssällskap. Uppdraget redovisades i början av 2011. Transportstyrelsen har sedan dess sett över sina avtal med de klassificeringssällskap som anlitas av rederier inom Sverige. Myndigheten beslutade den 1 september 2011 att utöka de överlåtna tillsynsområdena, vilket innebär att svenska rederier har möjlighet att välja att använda klassificeringssällskap i stället för Transportstyrelsen i större omfattning än vad som tidigare var fallet. Genom denna åtgärd har flexibiliteten ökat för svenska rederier. Kvar hos Transportstyrelsen ligger tillsynen enligt den s.k. ISM-koden⁸ men här har myndigheten minskat besiktningsfrekvensen från årligen till en gång var 30:e månad.

Möjligheten att överlåta tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet måste dock regleras i lag varför regeringen avser att till riksdagen lämna en proposition med förslag till nödvändiga lagändringar.

Sjöfartsverket fortsätter lotsa – utökad möjlighet till dispenser och öppensjölotsning

Ansvar för lotsningen ska även i fortsättningen ligga hos Sjöfartsverket, men regeringen kommer att ytterligare analysera förutsättningarna för utökade lotsdispenser och eventuella förbättringar av förutsättningarna för öppensjölotsning.⁹

Lotsningen till och från landets hamnar sköts i dag av Sjöfartsverket. Regeringen har låtit utreda en möjlig alternativ organisation för lotsningsverksamheten. Det kan utifrån näringspolitiska skäl finnas motiv att studera om större flexibilitet kan skapas för s.k. lotsdispenser där befälhavare får rätt att framföra sina fartyg på svenskt vatten utan lots. I betänkandet Styra rätt! (SOU 2008:53) föreslogs en öppning av dagens monopol som

skulle innebära att det skapas en möjlighet för hamnnehavare att ansöka om att få ansvar för att bedriva lotsning. Beredningen av betänkandet har dock visat att intresset för en sådan ordning är svagt. Regeringen avser därför inte att göra någon ändring i den övergripande strukturen för lotsningsverksamheten. Det finns dock skäl att studera förutsättningarna för öppensjölotsning, dvs. lotsning av fartyg utanför Sveriges sjöterritorium i särskilt utpekade trafiktunga stråk. Även förenklingar genom ny teknik ska uppmärksammas.

Nuvarande regelverk om lotsplikt beaktar alltför få faktorer av betydelse. Det kan få till följd att en del riskmoment inte omfattas av skyldigheten att anlita lots samtidigt som det utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv är svårt att motivera lots i vissa andra situationer. Detta utgör enligt regeringen skäl att överväga regler som i ökad utsträckning utgår från en säkerhetsbedömning av riskerna ställda i relation till fartygets utrustning, kvalitet och bemanning. Farvattnens svårighetsgrad varierar också bl.a. beroende av trafiktäthet, farledens utmärkning och kvaliteten på sjömätningar. Att göra lotsplikten mer riskbaserad är ett led i arbetet för mer transparenta regler på sjöfartsområdet. En sådan förändring uppmuntrar till teknisk utveckling och att moderna fartyg väljs för transporter.

⁸ISM-koden reglerar säkerhetsorganisationen ombord på fartyg och hos rederier och är ett instrument för systemtillsyn för främst ökad sjösäkerhet.

⁹Öppensjölotsning är lotsning till havs som ibland efterfrågas av vissa lastägare.

Transportpolitiska åtgärder

EU:s regelverk om inre vattenvägar införs

Regeringen har påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning. Med det nya regelverket på plats skapas förutsättningar för att utveckla en för Sverige ny typ av sjötransporter. En första proposition avses att presenteras före halvårsskiftet 2013.

EU:s regelverk för inre vattenvägar är ännu inte infört i svensk rätt. Regelverket möjliggör alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist. Regeringens bedömning är att

ett sådant införande skulle skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. De senaste åren har också intresset för transporter på inre vattenvägar ökat markant. Regeringen initierade därför en utredning om att införa EU:s regelverk i svensk lagstiftning och i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4) redovisas förslag till genomförande.

Regeringen har påbörjat arbetet med att införa regelverket, som berör flera olika områden såsom tekniska krav, bemanning, behörighet m.m. Det är en relativt



Foto: Sirius Shipping

omfattande process som behöver delas upp i flera steg eftersom vissa frågor behöver ytterligare överväganden. En första proposition planeras till före halvårsskiftet 2013. Den ska behandla genomförandet av direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Ambitionen är att kunna påbörja certifieringen av inre vattenvägsfartyg och utrustning för sådana under 2014. Med det nya regelverket på plats skapas goda förutsättningar för att utveckla en för Sverige ny typ av transporter som alternativ till redan etablerade. Med öppnandet av detta nya verksamhetsområde har regeringen också förhoppningar om att nya företag ska skapas och att företagen kan växa.

Trafikens kostnadsansvar analyseras vidare

Regeringen avser att fortsätta det arbete som är relaterat till trafikens kostnadsansvar. Regeringens uppfattning är att principen om att trafiken ska bära sina samhällsekonomiska kostnader fortsatt bör vara vägledande.

Trafikverket har i den kapacitetsutredning som verket har genomfört på regeringens uppdrag föreslagit att trafiken ska bära sina samhällsekonomiska kostnader oavsett trafikslag. Regeringen delar den uppfattningen. Det betyder att de skatter och avgifter som tas ut för trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska kostnader.

Regeringen konstaterar att det finns ett behov av fortsatt kunskapsutveckling för att kunna göra fullgoda analyser av transportsektorn. Tillgången på analysmetoder och principer är god. Däremot finns brister i underlagsmaterialet avseende ekonomiska grunddata och i tillförlitliga skattningar av olika ekonomiska värden.

Väg- och järnvägstransporter är generellt sett mer utforskade än transporter med övriga trafikslag. Det finns behov av ytterligare kunskap när det gäller trängselkostnader och hälsoeffekter av exempelvis emissioner och buller för alla trafikslag, samt för sjöfartens effekter i vatten och vattenmiljöer.

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att årligen redovisa transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. För att ytterligare förbättra möjligheterna att genomföra adekvata analyser och trafikslagsövergripande bedömningar avser regeringen att fortsätta arbetet med att förbättra möjligheterna att bedöma kostnadsansvaret. Ett uppdrag att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader har lämnats till Statens väg- och transportforskningsinstitut. Uppdraget ska redovisas i november 2014.

Förbättrad landinfrastruktur till och från hamnarna

Regeringen lägger fokus på väl fungerande noder och stråk inom transportsystemet. Förbättringar av förbindelser till och från hamnar, både på land och till sjöss, kan öka kapaciteten för sjöfarten. Det är av stor betydelse för Sveriges utrikeshandel.

Ett femtiotal allmänna hamnar i Sverige är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Därtill finns ett antal industri- och privathamnar som i första hand är knutna till specifika industriföretag.

De flesta allmänna hamnarna fungerar antingen som internationella, nationella eller regionala logistiknoder vilket innebär att hamnarna används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. Med en situation där den absoluta huvuddelen av allt export- eller importgods passerar en hamn någon gång i transportkedjan är väl fungerande hamnar och väl fungerande anslutningar till dessa av yttersta betydelse.

Inriktningen i regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem med fokus på de viktigaste noderna och stråken där viktiga import- och exporthamnar och deras anslut-

ningar ingår. Riksdagen har ställt sig bakom regeringens inriktning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Kapaciteten för sjöfarten påverkas av farlederna, hamnanläggningarna och landinfrastrukturen. För att förbättra möjligheterna för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landtransporter kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Även i farlederna in till hamnarna kan åtgärder behövas, exempelvis muddring och utmärkning av inseglingstrännan.

Ett effektivt utnyttjande av sjöfarten är en viktig förutsättning för utrikeshandeln och för näringslivets tillväxtmöjligheter. Stora ökningar av godstransporter för import och export förutses för alla trafikslagen och i synnerhet sjöfarten bedöms ha en potential för detta. Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Regeringen anser att det därför är av särskilt intresse att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken fortsatt ska kunna vara effektiva noder i transportkedjan. De hamnarna kan därigenom utvecklas till mer effektiva och konkurrenskraftiga transportnav. Strategiska stråk och noder ska därför vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken, men regeringen vill även betona den allmänna utgångspunkten att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivas på ett miljöanpassat sätt.

Ändrade regler för kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur

Regeringen avser att öka förutsättningarna för kommunala investeringar i farleder eller annan sjöinfrastruktur som är betydelsefull för en hamns utveckling.

Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ger kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för. Infrastruktur för luft- och sjöfart omfattas alltså inte.

Regeringen har därför för avsikt att föreslå ökade förutsättningar för kommunerna att medverka i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Det har meddelats riksdagen i 2012 års ekonomiska vårproposition (prop. 2011/12:100).

Regeringen har påbörjat arbetet med att ta fram förslag för att skapa ökade förutsättningar för kommunerna att medverka i finansieringen av statlig sjöinfrastruktur motsvarande de regler som redan finns för väg och järnväg. Det skulle alltså möjliggöra kommunal medfinansiering till statlig sjöinfrastruktur såsom kapacitetshöjande åtgärder i farleder.

Jobb och utbildning

Fler praktikplatser till sjöfartsutbildningen

Regeringen skapar nu möjligheter för fler studenter att genomföra de för sjöfartsutbildningen så viktiga praktikperioderna. Från 2013 stöttar regeringen Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet med sammanlagt 2 250 000 kronor som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg.

De senaste åren har intresset för sjöfartsutbildningen varit stort inom såväl gymnasieskolan som högskolan. På ett tiotal gymnasieskolor erbjuds utbildning till matros och motorman. Vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg och Linnéuniversitetet i Kalmar erbjuds befälsutbildning för sjökaptener och sjöingenjörer. Den svenska befälsutbildningen har ett mycket gott rykte i ett internationellt perspektiv. För att få behörighet för befattning och kunna söka jobb räcker dock inte en teoretisk examen utan det krävs också att studenterna har genomfört praktik. De senaste åren har antalet tillgängliga praktikplatser minskat markant till följd av omflaggningen av svenska fartyg. Bristen på praktikplatser kan leda till att det dröjer innan studenterna får ut sina behörigheter och det innebär en ekonomisk stress för den enskilde studenten. I det längre perspektivet riskerar gymnasier och högskolor att färre elever och studenter söker sig till utbildningarna och detta kan i sin tur få följder för tillgången till sjöfartskompetens inom hela det maritima klustret. Transportstyrelsen fick i uppdrag av regeringen att utreda frågan om praktikplatser och en rapport presenterades under 2010.

För att lösa problemet med bristen på praktikplatser föreslår regeringen såväl kortsiktiga som långsiktiga åtgärder.

Då studenters praktik förläggs på fartyg under andra länders flagg belastar kostnaden för dessa studenters mönstringsresor respektive lärosäte. Regeringen kom-

mer därför att från budgetåret 2013 kompensera Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitet för denna merkostnad med sammanlagt 2 250 000 kronor.

Redan i dag erbjuder Sjöfartsverket och Forsvarsmakten möjlighet till praktik på sina fartyg. Regeringen har inlett en dialog med andra myndigheter om att kunna erbjuda fler praktikplatser på statliga fartyg.

Flera svenska fartyg har omflaggats till Danmark och Finland och regeringen har därför inlett diskussioner med de nordiska grannländerna om ett möjligt samarbete.

Fortsatt internationell utbildning i Malmö

Regeringen verkar för att Sverige fortsatt ska vara värdland för World Maritime University i Malmö.

World Maritime University (WMU) etablerades 1983 i Malmö och lyder under International Maritime Organisation (IMO). WMU är IMO:s organ för eftergymnasial maritim utbildning och forskning och vidareutbildar sjömän och tjänstemän inom sjöfartssektorn från hela världen. Sverige är värdland för WMU och har sedan dess tillkomst i enlighet med gjorda utfästelser betalat en tredjedel av WMU:s driftskostnader, vilket i dag innebär ett bidrag om 25 miljoner kronor per år. Malmö kommun bidrar också finansiellt genom att bl.a. upplåta fastigheter.

Sveriges långsiktiga engagemang som värdnation för WMU är ett led i Sveriges åtaganden som sjöfartsnation och regeringen anser att det är angeläget att WMU ges goda förutsättningar för sin verksamhet i Sverige.

Sjösäkerhet som konkurrensfördel

En fortsatt utveckling av den svenska sjöfartsnäringen är av betydelse för att främja sjöfart av hög kvalitet ur ett miljö- och sjösäkerhetsperspektiv. Att kunna erbjuda säkra sjötransporter utgör också en konkurrensfördel.

Engagemang för sjösäkerhet

Sverige ska även fortsatt ha höga ambitioner inom det internationella sjösäkerhetsarbetet.

Sverige deltar aktivt i IMO:s och EU:s sjösäkerhetsarbete. Aktuella frågor som IMO för närvarande arbetar med är bl.a. utvecklingen av harmoniserade skadestabilitetsregler, regler rörande lastsäkring, e-navigation, målbaserade standarder (Goal Based Standard, GBS) för byggande av fartyg och säkerhetsfrågor kring livbåtar och övrig räddningsutrustning ombord. Efter olyckan med Costa Concordia 2012 har sjösäkerhetsfrågor återigen hamnat i fokus. EU-kommissionen avser att lägga fram lagstiftningsförslag avseende säkerheten på passagerarfartyg i början av 2013.

På nationell nivå genomför berörda myndigheter som Kustbevakningen och Sjöfartsverket kontinuerligt förebyggande åtgärder för att se till att de svenska sjövägarna är tillgängliga och säkra för både kommersiell sjöfart och fritidsbåttrafik. Det görs genom att förbättra farlederna, tillhandahålla isbrytning och lotsning, tillhandahålla sjötrafikinformation och service till sjötrafiken i hårt trafikerade, eller miljö känsliga områden för att förhindra kollisioner och grundstötningar, genom s.k. VTS (Vessel Traffic Service) och tillhandahålla sjö- och flygräddningstjänster.

Regeringen avser också att under 2013 sätta fokus på trafiksäkerhet inom alla trafikslag.



Beväpnade vakter ombord

Regeringen avser att överlämna en proposition till riksdagen om möjligheten att använda beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska fartyg utanför EES.

Under det senaste decenniet har sjöröveri blivit ett allt större problem för den internationella sjöfarten. I takt med att antalet piratattacker har ökat har efterfrågan på användningen av beväpnad säkerhetspersonal ökat. Sveriges grannländer Danmark och Norge har öppnat för denna möjlighet på sina fartyg. Diskussioner om användning av beväpnad säkerhetspersonal ombord pågår också i andra länder och inom IMO. Regeringen blev under 2011 kontaktad av Svenska Redareföreningen om förutsättningarna för svenska rederier att hyra in civil beväpnad säkerhetspersonal.

Inom Regeringskansliet påbörjades ett arbete för att undersöka möjligheterna att stärka skyddet för de svenska fartyg som riskerar att utsättas för piratattacker. En departementspromemoria presenterades i maj 2012¹⁰. I denna föreslås en ny lag om bevakning ombord på svenska fartyg som syftar till att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer vid färd utanför EES. Förslaget har remissbehandlats.

Enligt lagförslaget ges redare möjlighet att ansöka om tillstånd för att anlita säkerhetspersonal för bevakning ombord på sina fartyg. Tillståndet ska beviljas om bevakningen kan antas komma att bedrivas på ett sak-kunnigt och omdömesgillt sätt och uppfyller de krav som ställs på bevakning av det slaget. Ett tillstånd får förenas med medgivande om att säkerhetspersonalen ombord får inneha vissa skjutvapen och ammunition. Personalen ska också ha utbildning och vara lämpade att inneha skjutvapen. Regeringen avser lämna en pro-

position till riksdagen under första kvartalet 2013.

Andra insatser för att bekämpa sjöröveri redovisas i avsnitt genomförda åtgärder, sidan 40.

Kontroll av fartyg genom flaggstatstillsyn och hamnstatskontroller

Sverige ska behålla en toppnotering på listan enligt Parisavtalet. För att främja sjösäkerheten ska antalet undermåliga fartyg minska och hamnstatskontrollerna ska fokusera på högriskfartyg.

Respektive stat är ansvarig för att fartyg som för dess flagg uppfyller gällande krav. Regelefterlevnad kontrolleras genom så kallad flaggstatstillsyn. Dessutom är staterna ansvariga för att kontrollera att ankommande utländska fartyg följer internationella regler om sjösäkerhet, miljöskydd och sjömäns arbets- och boendevillkor. Det kallas hamnstatskontroll.

Hamnstatskontrollen regleras av direktivet om hamnstatskontroll¹¹ och genom det s.k. Parisavtalet (Paris MoU - Memorandum of Understanding). Avtalet är en mellanstatlig överenskommelse mellan 22 EU-stater och bl.a. Norge, Kanada och Ryssland. Parisavtalet införlivas i EU:s medlemsstater genom hamnstatskontrolldirektivet. Avtalet gör en kvalitetsgradering av flaggstaterna på en vit, en grå och en svart lista beroende på hur fartygen från respektive stat har klarat hamnstatskontrollerna. Stater vars fartyg har flest antal kvarhållanden återfinns på den svarta listan medan stater med bäst resultat återfinns på den vita listan. Sverige ligger i dag på andra plats efter Tyskland på den vita listan.

För att effektivisera arbetet har staterna som ingått Parisavtalet tagit fram ett system för riskbaserad kontroll inriktad på så kallade högriskfartyg. Olika

¹⁰Bevakning ombord på fartyg, Ds 2012:15.

¹¹Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

riskkriterier såsom ålder på fartyget, flaggstatens prestationsnivå, historik avseende tidigare brister och nyttjandeförbud styr valet av vilka fartyg som ska inspekteras. Fartyg med hög riskprofil ska genomgå en utökad inspektion.

Regeringen instruerar ansvariga myndigheter att utföra en fullgod hamnstatskontroll och flaggstatstillsyn så att Sveriges renommé i den internationella sjöfarten kan upprätthållas.

Förbättrad trafikövervakning och trafikreglering på Östersjön

Regeringen verkar för att Sverige fortsatt ska stödja utvecklingen av systemen för trafikövervakning och driva ett förebyggande trafikreglerande arbete. Ett fördjupat samarbete med övriga Östersjöstater i syfte att minska risken för olyckor med konsekvenser för havsmiljön är också angeläget.

I dag transporteras inom Östersjöområdet nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan och ökningen väntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg och navigationsförhållandena är på vissa platser svåra för större fartyg samtidigt som besvärliga isförhållanden kan råda vintertid.

Trafikövervakning och trafikreglering sker i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och att förhindra att miljön förorenas. Även sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda.

Sverige har genom Sjöfartsverket tagit initiativ till ett EU-projekt inom ramen för EU:s Östersjöstrategi med namnet MONA LISA. Projektet finansieras till hälften av programmet för transeuropeiska transportnät (TEN-T) och syftar bl.a. till att belysa förutsättningarna för en proaktiv ruttplanering, kvalitetssäkring och att modernisera sjöfartsinfrastrukturen inom det sjögeografiska området.

En viktig del i MONA LISA-projektet är att kvalitets-säkra informationen om vattendjup i handelssjöfartens farvatten. Syftet är att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport med hänsyn till exempelvis väder, strömmar, isläge, trafiksituation och tillgänglighet av kajplats och lots.

Ansvariga myndigheter kommer fortsatt att arbeta med trafiksepareringsåtgärder i Östersjön samt utveckling av nya tekniska system för navigering och övervakning. Flera sjötrafikövervakningsprojekt förväntas initieras inom ramen för EU:s Östersjöstrategi och genom HELCOM:s arbetsgrupper. Dessa åtgärder anser regeringen på sikt kan öka sjösäkerheten och minska risken för olyckor.

Sjö- och flygräddning

Regeringen kommer att verka för att upprätthålla en fortsatt effektiv räddningsorganisation för att kunna ingripa vid olyckor. Räddningsorganisationen kan ytterligare förbättras genom ökat samarbete med Sveriges grannländer.

Sjö- och flygräddning över hav är ett kuststatsansvar och åvilar stater som ratificerat sjö- och flygräddningskonventionerna. Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjö- och flygräddning i Sverige med egna räddningshelikoptrar och räddningsfartyg. Därutöver deltar båtar och flyg från Sjöräddningssällskapet, Försvarsmakten, Kustbevakningen, polisen och kommunal räddningstjänst i de nationella räddningsinsatserna. Räddningsinsatser leds från sjö- och flygräddningscentralen i Göteborg.

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket att utveckla det regionala gränsöverskridande samarbetet inom sjö- och flygräddningsområdet och årligen redovisa hur denna utveckling fortskrider. Uppdraget innefattar såväl ledningssystem, som utbildningsplattformar och internationella övningar. Sjö- och flygräddningen genomför regelbundet regionala och nationella övningar men även internationella övningar i samarbete med grannländer där samverkan vid större händelser övas.

Konkurrenskraftig sjöfart genom hög miljöprofil

Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Svensk sjöfartsnäring ligger i framkant vad gäller miljöförbättringar och bör även fortsättningsvis göra det. Den höga miljöprofilen ska förhoppningsvis utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka konkurrenskraften.

Sjöfartens utsläpp till luft påverkar i första hand möjligheterna att nå de nationella miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning samt Hav i balans och Levande kust och skärgård. Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft, men också till vatten. År 2005 utpekades Östersjön av IMO som ett särskilt känsligt havsområde. Inom den närmaste framtiden kommer ett flertal kostnadskrävande utmaningar för sjöfartsnäringen såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av Barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön. Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och HELCOM:s miljöarbete. Aktuella frågor som IMO:s miljökommitté liksom HELCOM för närvarande arbetar med är bl.a. tillämpningen av kraven på barlastvattenhantering i Barlastvattenkonventionen och "Energy Efficiency Design Index"¹². EU-kommissionen avser att lägga fram ett reviderat förslag avseende mottagningsdirektivet under 2013¹³. Flera av dessa frågor behöver löpande följas upp nationellt för att säkra ett fullgott genomförande.

¹²Syftet med "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) är att se till att nya fartyg byggs för lägre miljöpåverkan. Indexet består enkelt förklarat av en så kallad baslinje till vilken nybyggda fartyg måste förhålla sig. Den andra delen av indexet består av att fastställa ett så kallat reduceringsmål på sikt för dessa fartygstyper. Genom att bygga mer energieffektiva fartyg kommer även fartygens klimatpåverkan minska.
¹³Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

Möjliga åtgärder som kan tänkas underlätta införlivandet av de skärpta svavelkraven och andra kommande miljökrav

Regeringen avser att vidta ett flertal åtgärder för att underlätta införlivandet av de skärpta gränsvärdena för halten av svavel i marina bränslen vilket medför att utsläppen av svaveloxider till luft minskar.

Hösten 2008 antog IMO skärpta krav mot utsläpp av kväve- och svaveloxider från fartyg. Särskilda kontrollområden kan inrättas för att inom en region ytterligare begränsa utsläpp av dessa ämnen. Farvatten runt Sverige är redan sedan tidigare utpekade som kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, ett så kallat SECA (Sulphur Emission Control Area). IMO:s skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen har nu införts i EU:s svaveldirektiv¹⁴. Nedan redogörs för de åtgärder regeringen avser initiera.

- Uppdrag till Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen om uppdatering av beräkningsmodeller/beräkningsvärden

Regeringen avser att ge Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att uppdatera Sjöfartsverkets beräkningsvärden som används i myndighetens årliga redovisning av konsekvenserna av IMO:s och EU:s skärpta regler för svavelhalt i marint bränsle.

Myndigheterna ska uppdatera beräkningsvärden och om nödvändigt beräkningsmodeller. Grunddata som beräknats på 2008 års siffror är i dagsläget inte aktuella varför en uppdatering är nödvändig. Transportstyrelsen ska i samråd med Trafikverket göra en uppdaterad bedömning av om det reviderade svaveldirektivet (som införlivar MARPOL Annex VI) leder till överföring

¹⁴Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen.

av gods- och persontransporter från sjöfart till andra trafikslag. Uppdraget innebär att Transportstyrelsen, i möjligaste mån, även ska redogöra för hur tillgång och prisbild för lågsvavligt bränsle för tidsperioden 2000–2020 ser ut. Som en del av uppdraget ska Sjöfartsverket uppdatera utsläppsfaktorerna för lågsvavligt bränsle.

- Stöd för satsningar på införande av alternativa bränslen men också andra tekniska lösningar

För att möjliggöra införandet av de skärpta kraven på svavelhalt i marina bränslen vill regeringen öka och stimulera användningen av alternativa miljövänliga bränslen och andra tekniska lösningar inom sjöfarten. Regeringen avser att även fortsättningsvis stödja angelägna ansökningar om EU-bidrag till pilotprojekt med miljöanknytning från redan fastställd budgetram för programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

De skärpta kraven på svavelhalt i marina bränslen kan förväntas påskynda utvecklingen av en rad olika alternativa bränslen för sjöfarten. Bland dessa kan nämnas tjockolja i kombination med rökgasrening, lätta marina oljor med mindre än 0,1 viktprocent svavel, LNG (Liquified Natural Gas, flytande naturgas) och metanol. På längre sikt torde det även bli aktuellt med vindkraft, bränsleceller och solceller som kompletterande energikällor. Regeringen vill betona att regelverk, styrmedel och stöd till pilotprojekt behöver utgå från ett öppet och teknikneutralt förhållningssätt till olika miljövänliga bränslealternativ. Den framtida bränsleanvändningen kommer, inom ramen för de högt ställda miljökraven, inte att bestämmas av politiken utan av sjöfartsnäringen utifrån dess skiftande behov och förutsättningar och utifrån utvecklingen av bränsleproduktion och fartygsteknik.

Regler tas fram på olika nivåer

- Globalt tas regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön fram inom FN:s Sjöfartsorganisation (IMO). Internationella arbetsorganisationen (ILO) behandlar frågor och tar fram regler om sjömäns arbetsförhållanden. Världshandelsorganet (WTO) verkar för fri handel mellan världens länder.
- Inom EU finns en gemensam sjöfartspolitik. FN-regler omsätts ofta i unionsrätt för att uppnå harmoniserad tillämpning inom EU. Den europeiska sjösäkerhetsbyrå (EMSA) assisterar EU-kommissionen och medlemsstaterna i genomförandet av unionslagstiftning.
- FN:s och EU:s regler genomförs i svensk rätt.

- Stöd för satsningar på införande av infrastruktur

Regeringen avser att stödja ansökningar om EU-bidrag från innevarande budgetram för TEN-T för angelägna projekt med miljöprofil i den mån vissa kvalitetskrav är uppfyllda rörande bland annat infrastrukturen i hamnarna.

En viktig förutsättning för att skapa möjligheter för användningen av alternativa bränslen eller rökgastvärtar är att infrastrukturen för att etablera LNG-anläggningar och mottagningsanordningar för restavfall från rökgastvärtar byggs upp.

- Tydliga och moderna regelverk

Sverige ska via Transportstyrelsen vara drivande med utarbetandet av tydliga harmoniserade regler för bl.a. konstruktion, trafik, bunkring, säkerhet, lagring och utbildning av fartygsbesättningar på LNG-fartyg.

För att på sikt skapa konkurrenskraftiga och miljömässigt hållbara förutsättningar för svensk sjöfart och andra berörda näringar bör Sverige genom Transportstyrelsen aktivt arbeta med att ta fram harmoniserade regler snarast. Ett aktivt samarbete med näringslivets aktörer är en förutsättning för ett modernt regelverk. Det framtida regelverket bör ta höjd för den snabba utveckling som förnärvarande pågår inom sjöfarten vad gäller drivmedel som ett led mot att uppnå miljömässigt hållbara fartyg. Regelverket påverkar även landsidan där det i viss utsträckning redan finns regelverk för t.ex. transport av farligt gods. Det är därför viktigt att befintligt regelverk för anläggningar på land harmoniseras med framtida regelverk för sjöverksamhet vad gäller LNG och andra bränsletyper som kan förväntas göra entré i sjöfartssektorn.

- Framtida utredning av farledsavgifterna

Regeringen avser att uppdra åt Sjöfartsverket att utveckla framtida miljödifferenterade farledsavgifter.

Farledsavgiften är redan i dag till viss del miljödifferenterad, men behöver utvecklas och anpassas till nya

miljöutmaningar. Miljödifferenterade farledsavgifter skulle kunna ge redarna incitament till en snabbare miljöteknikomställning.

- En ansvarig myndighet för rådgivning om finansieringsmöjligheter

Regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att ge råd om att nyttja EU:s finansieringsmöjligheter inom sjöfartsområdet bättre samt att stödja företagande i denna del.

Inom ramen för EU-samarbetet finns ett antal stödprogram där olika typer av projekt, som syftar till att utveckla sjötransporterna och därigenom effektivisera unionens transportnät, kan få finansiellt stöd. De tre stödprogram som syftar till att stödja utvecklingen av EU:s transportsystem är programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), sjunde ramprogrammet för forskning samt Marco Polo II-programmet. Därutöver finns ett antal regionala program inom ramen för EU:s strukturfonder som också kan nyttjas för medfinansiering av gränsöverskridande åtgärder för att utveckla transportsystemet. Genom EU:s Östersjöstrategi finns också en samlad plattform för att snabbt identifiera och bedöma projekt av ömsesidigt intresse för länderna runt Östersjön.

Samtidigt som det finns goda möjligheter till medfinansiering av angelägna åtgärder inom transportområdet inom EU:s stödprogram är det inte helt okomplicerat för enskilda intressenter att hålla sig informerade om de olika programmen, utlysningar, prioriteringar samt regelverk och förutsättningar för medfinansiering. För att öka möjligheterna för svenska aktörer att tillgodogöra sig, och därmed också transportsystemet, de finansieringsmöjligheter som finns kommer regeringen bidra genom att ge Trafikverket i uppdrag att öka stödet till svenska aktörer genom rådgivning och tillhandahållande av nätverkskontakter.

- Effektiv övervakning och sanktionssystem

Regeringen avser att ge Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå en effektiv övervakning och ett effektivt sanktionssystem.

En fungerande övervakning och ett effektivt och fungerande sanktionssystem är viktigt för all regelefterlevnad. En effektiv övervakning är en förutsättning för att säkerställa rättvis konkurrens mellan aktörerna. Den hårda konkurrensen kan annars leda till att laglydiga företag slås ut av företag som inte efterlever reglerna. Särskilt viktigt är detta i svavelfrågan där det kommer att vara mycket lönsamt för oseriösa redare att bryta mot bestämmelserna.¹⁵ Därför har regler om övervakning och sanktioner tagits in i EU:s svaveldirektiv.

Det har visat sig att misstänkta överträdelser av reglerna om svavelhalt i fartygs bränsle inte har beivrats på ett tillfredsställande sätt. Ingen av de åtalsanmälningar som Transportstyrelsen har gjort har lett till en fällande dom. Svårigheterna att utreda misstänkta överträdelser gör reglerna kraftlösa. Det behöver tas fram bättre möjligheter för att beivra dessa brott.

Vad gäller tillsyn finns ett pågående projekt IGPS¹⁶ som utvecklas av Chalmers tekniska högskola. Projektet påbörjades 2006 och kommer avslutas sommaren 2013. Projektet har finansierats via havsmiljöanslaget med cirka 30 miljoner kronor. IGPS är ett flygburet övervakningssystem för kontroll av fartygs rökgasutsläpp. Det är ett moduluppbyggt mätsystem för flexibel montering i flygplan, helikopter, mobil eller fast mätstation. Sverige ska verka för att IGPS blir ett led i en effektiv övervakning och tillsyn framför allt för kontroll av svavelhalt i bränslen men även av andra utsläpp till luft.

¹⁵Som ett exempel kan nämnas att ett medelstort containerfartyg förbrukar cirka 70–80 ton bränsle per dygn (beroende på storlek och fart m.m.). Merkostnaden för lågsvavligt bränsle (0,1 viktprocent) jämfört med högsvavligt beräknas till 350 USD per ton. Om ett sådant fartyg väljer att bryta mot bestämmelserna skulle vinsten för rederiet således uppgå till 24 500–28 000 USD per dygn.

¹⁶IGPS – Identification of Gross Polluting Ships.



Minska kväveoxidutsläppen i Östersjön

Regeringen stödjer att en ansökan ska skickas till IMO om att Östersjön ska förklaras som ett särskilt kontrollområde för kväveoxider. För att underlätta ett väntat genomförande avser regeringen att inleda en bred dialog med berörda aktörer.

Kraven på maximalt tillåtna utsläpp av kväveoxider skärps globalt i två steg. För områden som utsetts som kontrollområden för utsläpp av kväveoxider (ett s.k. NECA) skärps kraven ytterligare i ett tredje steg. Det tredje steget omfattar endast fartyg byggda från och med 2016 och framåt. Reduktionen av utsläpp av kväveoxider uppnås genom installation av särskild teknik ombord på fartygen. Regeringen har under sitt ordförandeskap i HELCOM lett arbetet med att färdigställa en ansökan till IMO om att Östersjön ska förklaras vara ett kontrollområde för kväveoxider. Ansökan väntar just nu på politiskt beslut inom HELCOM i frågan om när i tiden ansökan ska lämnas till IMO.

Åtgärder mot föroreningar från fartyg

Regeringen avser att under hösten 2013 återkomma i fråga om hanteringen av förslagen från Utredningen om förorening från fartyg. De föreslagna ändringarna innebär ett klarare och tydligare regelverk för näringen.

Gällande lag om åtgärder mot förorening från fartyg är från 1980 och i behov av en översyn då många ändringar gjorts i lagen och förordningen vilket medfört att regelverket blivit svårläst. Sommaren 2010 tillsatte regeringen en utredning med uppgift att se över gällande lag om åtgärder mot förorening från fartyg. Utredningen lämnade i december 2011 betänkandet Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82). Betänkandet har remissbehandlats. I betänkandet föreslås att den nuvarande lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ersätts med en ny lag med samma namn. Den nya lagen föreslås dock disponeras på ett tydligare sätt.

I den nya lagen ska de grundläggande förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg finnas. Vidare ska i så stor utsträckning som möjligt andra grundläggande bestämmelser, t.ex. om mottagningsanordningar av avfall, finnas i lagen. Det föreslås också vissa förtydliganden och kompletteringar när det gäller tillsyn, t.ex. att införa en möjlighet för Transportstyrelsen att förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa om det inte tillhandahålls för tillsyn.

Ökad satsning på sjöfartsforskning och utveckling

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att under 2013 avdela särskilda medel för sjöfartsforskning.

Trafikverket har ansvaret för att satsa på forskning inom transportsektorn och att i det beakta ett trafikslagsövergripande synsätt. För att klara de utmaningar inom främst miljö- och säkerhetsområdena som sjöfarten står inför krävs en satsning på förstärkt samordning och förbättrade samarbetsstrukturer. Detta ska säkerställa en sjöfartsorienterad kunskapsutveckling genom forskning, utveckling och innovationsverksamhet. Sverige har en stark internationell position inom sjöfartsteknisk utveckling, inte minst inom miljöteknik. Stort fokus ligger i dag på fartygsbränsle, framtidens drivmedel, bränsleeffektivitet, barlastvattenhantering och åtgärder för att t.ex. minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan.

I propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) har regeringen närmare redogjort för sin syn på forskning inom transportsektorn och för de utmaningar sektorn står inför. Efter det har regeringen uppdragit åt Trafikverket att i samarbete med Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen ta fram ett samlat program för transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet på kort och medellång sikt. Sett över de fyra trafikslagen inom transportsektorn har det trots nämnda utmaningar varit svag tillgång till forskningsmedel avseende sjöfart under senare år. Det gäller särskilt efter att medlen i den s.k. Estoniafonden tagit slut. För att till viss del upprätthålla sjöfartsforskningen har Sjöfartsverket bidragit genom medel finansierade av farledsavgifterna. Det är dock inte en hållbar metod över tid. Satsningen på Lighthouse (Maritimt kompetens- och forskningscenter som initierats av Chalmers tekniska

högskola, Handelshögskolan i Göteborg och Sveriges Redareförening) med deltagande från branschen och det offentliga är visserligen framgångsrikt, men behoven av ökad satsning på sjöfartsforskning är fortsatt stora. Detta har också framhållits i så väl betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) som i betänkandet Mer innovation ur transportforskningen (SOU 2010:74).

Regeringen anser därför att en särskild satsning på framtida sjöfartsforskning är motiverad. Mot den bakgrunden har regeringen uppdragit åt Trafikverket att 2013 avsätta resurser till kvalitetsgranskad sjöfartsforskning.



EU-projekt, TEN-T och Motorways of the Seas

Regeringen avser att även fortsättningsvis stödja angelägna ansökningar om bidrag från innevarande budgetram för TEN-T.

För att skapa ett än bättre transportsystem inom Europeiska unionen som på ett effektivt sätt kan svara upp mot det ökande transportbehovet finns särskilda budgetmedel för investeringar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Förbättrad infrastruktur gör det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i hög utsträckning utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser.

Som en del av TEN-T ingår sjömotorvägskonceptet (Motorways of the Seas, MoS) vilket är den maritima delen av TEN-T. Sjömotorvägsprojekt ska vara gränsöverskridande så att det berör minst två EU-stater och

syftar till att stödja utvecklandet av än mer effektiva transportsystem inom EU. Exempel på sjömotorvägsprojekt är utbyggnad av hamnar, infrastruktur i anslutning till hamnar från både land och hav, aktiviteter knutna till isbrytning, sjömätning samt förbättringar av logistiska och intermodala lösningar. Ett exempel är projektet "LNG i hamnar" som är en förstudie med målet att belysa vilken naturgashantering som behövs i hamnar för att LNG ska kunna användas som fartygsbränsle i framtiden. Andra exempel på projekt är sjömotorvägar mellan Karlshamn och Klaipeda, mellan Trelleborg och Rostock/Sassnitz, mellan Karlskrona och Gdynia samt mellan Göteborg, Århus och Tallinn.

Sverige har också varit framgångsrikt på så sätt att de projekt som regeringen ställt sig bakom i hög grad godkänts av EU-kommissionen. Dessa projekt har alltså ansetts vara av stor betydelse för utvecklandet av det europeiska transportsystemet.

Regionala samarbeten

Sverige deltar aktivt i följande regionala samarbeten:

- HELCOM arbetar för en förbättrad miljöstatus i Östersjön.
- Arktiska rådet arbetar med miljöskydd, klimatfrågor och hållbar utveckling inom Arktis.
- Östersjöstrategin syftar till att stärka ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling i Östersjöområdet.
- Nordsjökommissionen OSPAR är ett samarbete mellan stater och regioner runt Nordsjön.
- Paris MoU är ett avtal om mellanstatligt samarbete i syfte att uppnå högre sjösäkerhet genom bland annat kontroller av fartyg.

Uppföljning av sjöfartens konkurrenssituation

Regeringen kommer att kontinuerligt följa upp sjöfartens konkurrenssituation.

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att årligen från 2012 följa upp sjöfartens konkurrenssituation och systemet med sjöfartsstöd. En första redovisning ska göras i början av 2013. Med Trafikanalys återkommande utvärderingar skapas bättre möjligheter att kontinuerligt göra bedömningar av sjöfartens konkurrenssituation i ett globalt perspektiv.



Foto: Olof Holdar

Fortsatt arbete mot en maritim strategi

De senaste åren har allt större fokus lagts på havspolitik, såväl inom EU och nationellt som på regional och lokal nivå. Syftet är oftast att stärka konkurrenskraften för maritima näringar, skapa arbetstillfällen och förbättra havsmiljön. Mot bakgrund av detta avser regeringen presentera en maritim strategi. Strategin ska även ses som ett led i att genomföra den nationella innovationsstrategin.¹⁷

Integrerad havspolitik – förbättrad havsplanering, sjöövervakning och kunskap i havsfrågor

Den integrerade havspolitiken inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. Blåboken. Europeiska rådet antog slutsatser om politikområdet i december samma år. Den integrerade havspolitiken fokuserar på havsområdena



Foto: Maria Nilsson/Näringsdepartementet

¹⁷Den nationella innovationsstrategin, beslutad av regeringen i oktober 2012.

inom och kring EU och deras möjligheter att bidra till en hållbar utveckling. Flertalet traditionella politikområden är berörda och tvärsektoriella angreppssätt som havsplanering, integrerad sjöövervakning, kunskap om havsfrågor och internationellt samarbete är delområden inom havspolitik. Sverige förbereder en statlig reglering för att skapa en ändamålsenlig planering av de svenska havsområdena. De svenska havsområdena gränsar till flera andra länders havsområden och kommande svensk statlig havsplanering måste ske i nära samarbete med grannländerna så att de aktuella havsområdena kan tas i beaktande i sin helhet. EU-kommissionen förväntas i närtid lägga ett förslag till en rättsakt om havsplanering. En sådan är välkommen om den beaktar medlemsstaternas självständiga roll vad gäller fysisk planering och lyckas skapa ett ändamålsenligt gränsöverskridande samarbete.

Inom området sjöövervakning bidrar Sverige aktivt i olika samarbeten, se närmare avsnitt Sjösäkerhet som konkurrensfördel, sidan 21. Kommissionen har nyligen presenterat ett meddelande om Kunskap i havsfrågor 2020. Initiativet tas för att utveckla en strategi som främjar en tillgänglig och hållbar kartläggning av Europas havsbotten och havsvatten. Regeringen delar kommissionens uppfattning att kartering och övervakning av havet är av stor betydelse för en hållbar ekonomisk tillväxt, för miljöskydd och förståelse av klimatförändringarna och frågan behöver följas upp ytterligare framöver. Kunskap om havsmiljön är också av stor vikt för genomförandet av EU:s havsmiljödirektiv¹⁸ där målet är god miljöstatus i havet. Havsmiljödirektivet är "miljöbenet" i EU:s havspolitik. På svenskt initiativ skapades inom EU 2009 en särskild makroregional strategi för Östersjöområdet, se avsnitt EU:s strategi för Östersjöre-

gionen, sidan 34. Efter den har andra regionala havsstrategier följt. Strategierna är viktiga instrument för att mellan berörda medlemsstater och deras grannländer kunna genomföra insatser enligt havspolitikens mål.

Blå tillväxt – ekonomisk utveckling och bättre kust- och havsmiljö

Genom strategin "EU 2020"¹⁹ har EU lagt ett starkt fokus på ekonomisk återhämtning. Som ett led i detta presenterade EU-kommissionen i september 2012 ett meddelande om att stödja ekonomisk tillväxt inom den maritima sektorn. Meddelandet har samlingsnamnet "Blå tillväxt"²⁰. Initiativet identifierar tillväxtbranscher och föreslår åtgärder för ekonomisk utveckling. Exempel på aktiviteter som presenteras i meddelandet är havsbaserad energiproduktion genom vind, vågor och strömmar, utvecklade former av akvakultur för att skapa födoämnen för både djur och människor samt innovation för produktion och utvinning av ämnen för medicin- och kosmetikaindustri. Meddelandet understryker att tillväxten inte får ske på bekostnad av den ekologiska hållbarheten i den marina miljön. Om den marina miljön hotas kan nämligen flera näringar inom den maritima sektorn äventyras, däribland fiske och turism.

Med utgångspunkt från kommissionens meddelande om "Blå tillväxt" och utifrån politikområdet generellt antogs hösten 2012 en ministerdeklaration vid ett informellt möte som samlade ministrar ansvariga för integrerad havspolitik. Ministerdeklarationen behandlar utvecklingen av framtidens integrerade havspolitik med sikte mot 2020. "Blå tillväxt" var också temat vid det årliga europeiska evenemanget European Maritime Day, EMD, som hölls i maj 2012 i Göteborg och som samlade cirka 1 200 deltagare.

¹⁸Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havspolitikens område (Ramdirektiv för marin strategi).

¹⁹KOM (2010) 2020 slutlig.

²⁰Kommissionens meddelande Blå tillväxt – möjligheter till hållbar tillväxt inom havs- och sjöfartssektorn KOM (2012) 494 slutlig, 13 september 2012.

Regeringen bedömer att initiativ för utvecklat arbete med att skapa "Blå tillväxt" kommer ha stor betydelse även i Sverige. Det kan både stärka konkurrenskraften i kust- och havsregioner, skapa fler arbetstillfällen och samtidigt göra insatser för en bättre vatten- och havsmiljö.

EU:s strategi för Östersjöregionen

EU:s strategi för Östersjöregionen är det första exemplet på en makroregional strategi för en grupp av medlemsstater med vissa gemensamma territoriella utmaningar och behov som tjänar på att hanteras gemensamt. Med Östersjöstrategin öppnades en möjlighet för ett nytt gränsöverskridande arbetssätt inom EU. Ett integrerat arbetssätt, frivillighet, aktivt samarbete och samråd med regionala aktörer är grundförutsättningar i en makroregional strategi. Under våren 2012 förtydligades strategins målsättningar. Det finns tre huvudsakliga mål för EU:s Östersjöstrategi: Rädda havsmiljön, Länka samman regionen och Öka välbefindandet. Strategins mål ska bli verklighet genom ett antal åtgärder och projekt. Dessa är uppdelade i ett tjugotal prioriterade områden och fyra övergripande åtgärder, så kallade "horisontella åtgärder", som beskrivs i strategins handlingsplan. Handlingsplanen ses för närvarande över och en uppdaterad version är planerad till slutet av 2013. Östersjöstrategin antogs under det svenska ordförandeskapet i EU hösten 2009 och regeringen är pådrivande i strategins långsiktiga utveckling.

Att skapa ett fungerande transport- och infrastrukturensystem är en tydlig prioritering i strategin som i ett längre perspektiv ska skapa och leda till bättre förutsättningar för fördjupat samarbete länderna emellan när det gäller att genomföra nationsöverskridande infrastrukturprojekt. Sammanhållna transportstråk runt om samt till och från Östersjöregionen kommer att bidra till bättre, säkrare och effektivare transporter. Exempel på sådana projekt är TEN-T, Nordliga dimensionen, sjömotorvägar och utvecklandet av gröna trans-

portkorridorer, se avsnitt EU-projekt, TEN-T och Motorways of the seas, sidan 30.

För att skapa förutsättningar för bättre underlag inför mer konkreta samarbeten i framtiden när det gäller planering och investeringar av framtida infrastruktur tog Sverige initiativ till och samordnade framtagandet av en transportstudie med namnet Baltic Transport Outlook (BTO). Det är en omfattande studie som inkluderar alla trafikslag och avser såväl gods- som passagerartrafik. Syftet med BTO är dels att beskriva de befintliga transportflödena inom alla trafikslag i hela Östersjöregionen och den fysiska statusen av infrastrukturen med de gemensamma flaskhalsarna, dels att göra en prognos över utvecklingen av framtida samarbete inom transportområdet och därmed bidra till ett mer systematiskt och konkret samarbete mellan Östersjöländerna på infrastrukturuområdet. Projektet presenterade sina slutsatser hösten 2011. Berörda stater diskuterar för närvarande hur arbetet ska drivas vidare.

Inom miljöområdet pågår ett aktivt arbete med att Östersjöområdet ska bli en föregångsregion för ren sjöfart. Sverige leder tre flaggskeppsprojekt under detta projektområde som för övrigt samordnas av Danmark. Det första flaggskeppsprojektet, "Minska luftburna utsläpp från fartyg", leds av Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i samarbete med Finland. Projektet syftar till att minska utsläpp av koldioxid och olika former av luftföroreningar från fartyg genom att främja användningen av landansluten el i hamnar, med siktet inställt på 2015 för samtliga större hamnar kring Östersjön. Det andra flaggskeppsprojektet leds av Region Blekinge och rör åtgärder för hantering av fartygsgenererat avfall. Projektet avser bl.a. införandet av enhetliga och transparenta system för mottagningsanläggningar i hamn med sikte på att verka för ett totalförbud genom den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Det tredje flaggskeppsprojektet leds av Trelleborg Hamn AB och heter Clean Baltic Sea Shipping – CLEANSHIP. Projektet syftar till att

reducera sjöfartens utsläpp och engagerar 55 kommuner samt hamnbolag, rederier och politiska organisationer på olika nivåer runt om i Östersjöområdet.

Östersjöstrategin syftar också till att stärka det mellanstatliga samarbetet kring katastrofberedskap och i skyddet mot olyckor och tillbud till havs. I denna del leder Sjöfartsverket ett projekt (WINMOS) som syftar till att förbättra effektiviteten, säkerheten och minska miljöbelastningen vid vinternavigering till havs.

En maritim strategi

Regeringen avser som en uppföljning av denna handlingsplan att senast våren 2014 presentera en maritim strategi. Syftet ska vara att tydliggöra det fortsatta arbetet för svensk havspolitik och hur den ska kunna bidra till att skapa tillväxt, välfärd och god havsmiljö. Utvecklingen av innovation genom aktörssamverkan i maritima kluster är en central del i det arbetet.

Regeringen lämnade år 2009 propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170) till riksdagen, där inriktningen för svensk havspolitik anges i fyra punkter:

- Havets och kustområdenas resurser ska nyttjas på ett hållbart sätt så att ekosystemen bevaras och restaureras samtidigt som havsanknutna näringar kan utvecklas, växa och bidra till att stärka Sveriges konkurrenskraft.
- Havspolitikerna ska vara integrerad och utgå från en helhetssyn på nyttjandet och bevarandet av resurserna.
- Genom EU-samarbetet ska det regionala samarbetet i havsfrågor stärkas.
- Havspolitikerna ska involvera och skapa delaktighet med berörda intressenter.

Sedan propositionen lämnades till riksdagen har som ovan beskrivits mycket skett inom EU:s havspolitik. Kommissionen utvecklar successivt nya tvärsektoriella



angreppssätt så att fler aspekter på hållbart nyttjande av haven och kustområdena kommer i fokus. Antalet medlemsstater som tar fram särskilda policydokument för hållbart nyttjande och bevarande av havsresurserna blir stadigt fler. Några exempel är Frankrike, Portugal och Irland. I Sveriges närhet finns också Tyskland som exempel. Det ökade fokuset påverkar också svenska maritima näringar. Därutöver har mycket skett i Sverige, inte minst inom åtgärdsarbetet för ett gott miljötillstånd i havet.²¹

Att involvera och skapa delaktighet med berörda intressenter får allt större betydelse. Runt om i Sverige växer initiativkraften för att bidra till att utveckla såväl näringar som åtgärder för havsmiljön. Ett exempel är Västra Götalandsregionens initiativ för att skapa maritima kluster som kan samla en eller flera sektorer i en region och stimulera till samarbeten. På detta sätt förs forskning, näringsliv och offentlig förvaltning närmare varandra i samarbeten kring prioriterade frågor. Ett bredare nätverk av berörda intressenter inom den maritima näringen har även bildats genom Sjöfartsforum. Där samverkar centrala, regionala och lokala aktörer för att sprida kunskap om och samverka i ett hållbart nyttjande av havets och kustområdenas resurser. Samtidigt pågår ett brett åtgärdsarbete i kommuner och näringsliv för att förbättra havsmiljön. Inom en rad områden bidrar detta också till att utveckla hållbar energiutvinning, vattenbruk, turism och företagsutveckling.

Med stöd från Verket för innovationssystem, Vinnova, har initiativ startats i syfte att stärka samarbeten och medverka till ökad innovation och värdeskapande inom den maritima sektorn. Målet är att leverera en brett förankrad nationell agenda för maritim forskning och innovation som ger stimulans och vägledning för framtida satsningar och samarbeten.

Utifrån de förutsättningar som angetts i nämnda proposition från 2009, den utvecklade europeiska integrerade havspolitik, det senaste meddelandet om "Blå tillväxt", arbetet inom EU:s Östersjöstrategi och aktuellt åtgärdsarbete för levande hav, avser regeringen att följa upp med en strategi för de bredare maritima näringarna. Avsikten är att näringarna ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt, och tillsammans med åtgärdsarbetet för levande hav bidra till att stärka Sveriges konkurrenskraft och välfärd samt bidra till nya arbetstillfällen och en god havsmiljö.

Arbetet med en maritim strategi kan också ses som ett led i att genomföra den nationella innovationsstrategi som regeringen presenterade hösten 2012. Den nationella innovationsstrategin syftar till att möta de globala samhällsutmaningarna, öka konkurrenskraften och förnya framtidens välfärds- och samhällstjänster. Ett förbättrat innovationsklimat behövs som ger bästa möjliga förutsättningar för individer, företag, offentlig verksamhet och civilsamhällets organisationer att vara innovativa. I regeringens innovationsstrategi presenteras långsiktiga riktlinjer för hur arbetet inom många politikområden fram till 2020 kan skapa bättre förutsättningar för människor i alla delar av samhället att genom sin kunskap, kompetens och kreativitet bidra till ett mer innovativt Sverige.

²¹Regeringens skrivelse 2009/10:213 Åtgärder för levande hav.

Tidtabell

I detta avsnitt redovisas de initiativ som beskrivits i avsnitten Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för svensk sjöfart och Fortsatt arbete mot en maritim strategi, med information om den tidpunkt initiativen kommer att presenteras eller genomföras. De utredningar som ligger till grund för flertalet av förslagen i handlingsplanen och för den kommande maritima strategin återges också.

2006

- Regeringen tillsatte en utredning om svensk lotsverksamhet och dess framtid.

2007

- Regeringen beslutade om tilläggsdirektiv till lotsutredningen om att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets roll och verksamheter.

2008

- Lotsutredningen lämnade delbetänkandet *Lotsa rätt!* (SOU 2007:108) och slutbetänkandet *Styra rätt!* (SOU 2008:53).

2009

- Regeringen uppdrog åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtanalys, att beskriva och analysera det svenska sjöfartsklustrets betydelse för svensk ekonomi.

- Regeringen tillsatte en särskild utredare med uppgift att föreslå ett system för fysisk planering av territorialhavet och Sveriges ekonomiska zon.
- Regeringen lämnade proposition 2008/09:170 *En sammanhållen havspolitik* till riksdagen.

2010

- Regeringen tillsatte en särskild utredare med uppgift att utreda konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg. Utredaren överlämnade betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73) i oktober.
- Tillväxtanalys avrapporterade till regeringen sitt uppdrag från 2009 om att genomföra en analys av det svenska maritima klustret.

2011

- Utredningen om förorening från fartyg lämnade sitt betänkande *Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg* (SOU 2011:82).

2012

- Fartygsåtervinningsutredningen lämnade sitt betänkande *Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen* (SOU 2012:54).
- Regeringen uppdrog åt Statens väg- och transportforskningsinstitut att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader.

Våren 2013

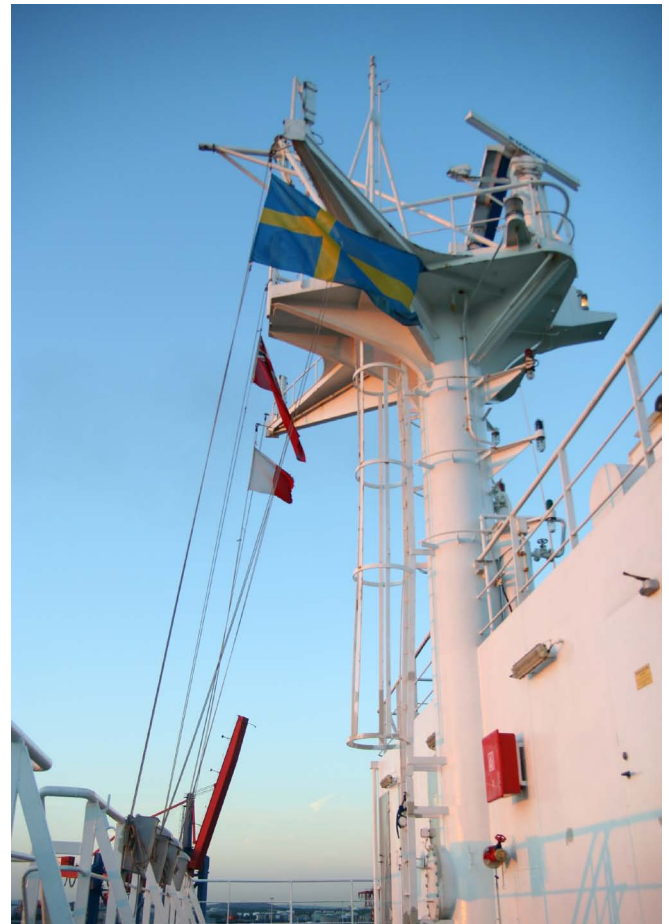
- Utredningsdirektiv om tonnageskattesystem beslutas.
- En proposition om beväpnad säkerhetspersonal ombord på fartyg lämnas till riksdagen under första kvartalet.
- En proposition om möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet lämnas till riksdagen under första kvartalet.
- Linnéuniversitetet och Chalmers tekniska högskola får från årsskiftet finansiella medel för att finansiera resor till praktikplatser på utlandsflaggade fartyg.
- Arbetet påbörjas med ändring av förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.
- Uppdrag att förenkla regler i fartygsregistret lämnas.
- Uppdrag om att ge råd om att nyttja EU:s finansieringsmöjligheter inom sjöfartsområdet lämnas.
- Uppdrag om effektiv övervakning och ett effektivt sanktionssystem med anledning av svaveldirektivet lämnas.
- Uppdrag om framtida miljödifferentierade farledsavgifter lämnas.
- En första proposition presenteras inom ramen för arbetet med att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar.

Hösten 2013

- Ett förslag tas fram om att ge kommuner möjligheter att bidra finansiellt i statlig sjöinfrastruktur.
- Förslag om att hantera föreningar från fartyg tas fram.

Våren 2014

- En maritim strategi med syfte att tydliggöra det fortsatta arbetet för att svensk havspolitik ska bidra till att skapa tillväxt, välfärd och god havsmiljö presenteras före halvårsskiftet.



Genomförda åtgärder under innevarande mandatperiod

Under denna rubrik ges exempel på några av de åtgärder som regeringen genomfört sedan valet 2010.

Ökad flexibilitet med överlåtelse av tillsyn

Transportstyrelsen fick år 2009 i uppdrag av regeringen att redovisa möjliga tillsynsuppgifter att överlåta från Transportstyrelsen till s.k. klassificeringssällskap. Transportstyrelsen har sedan dess sett över sina avtal med de klassificeringssällskap som används av Sverige för tillsynsuppgifter i förhållande till svenska fartyg. Myndigheten beslutade den 1 september 2011 att utöka denna s.k. överlåtelse, vilket innebär att svenska rederier har möjlighet att välja att använda klassificeringssällskap i stället för Transportstyrelsen för tillsynsuppgifter på sina fartyg. Genom denna åtgärd har flexibiliteten ökat för svenska rederier. Åtgärden kompletteras i början av 2013 med förslag till lagändring för att möjliggöra överlåtelse av tillsyn inom sjöfartsskyddet som nämnts ovan i avsnitt Ökad flexibilitet med överlåtelse av tillsyn inom sjöfartsskyddet, sidan 15.

Ett "Single Window" för sjöfarten

Enligt direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg²² ska ett s.k. "Single Window" vara i kraft i medlemsstaterna senast den 1 juni 2015. Att skapa samma förutsättningar för sjötransporter som för landtransporter är en åtgärd som bidrar till att utjämna konkurrensen mellan trafikslagen och till att effektiv-

sera godsflödet. Inom EU pågår därför ett regelförenklingsarbete för rapportering vid anlop och avgång till och från hamnar inom EU.

Målsättningen med direktivet är att bidra till ett europeiskt sjötransportområde utan hinder. Varje medlemsstat ska skapa en gemensam fartygsrapporteringsportal för sjöfarten, ett s.k. Single Window. Ett fartyg som anlöper till eller avseglar från en hamn ska ha möjlighet att lämna alla rapporter till en enda rapporteringsportal. Den myndighet som ansvarar för portalen ska sedan distribuera uppgifter från fartyget till andra myndigheter. Informationen ska också göras tillgänglig för andra medlemsstater för att förenkla för sjöfarten. Rapporteringsportalerna ska vara i drift senast i juni 2015.

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket, Tullverket, Transportstyrelsen och Kustbevakningen att skapa den gemensamma svenska portalen för fartygsrapportering (nationellt Single Window). Sjöfartsverket har fått det operativa ansvaret att driva den svenska Single Window-portalen.

Skattesubvention för landansluten el

Riksdagen beslutade i maj 2010 genom lag om ändring i Lagen (1994:1776) om skatt på energi om en lägre energiskattesats för landansluten el som förbrukas av fartyg

²²Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG.

i hamn. De nya reglerna trädde i kraft den 1 november 2011 och innebär att fartyg som använder landansluten el vid kaj betalar 0,5 öre i energiskatt per kilowattimme jämfört med ordinarie 28 öre som gällde 2011 och med ordinarie 29,3 öre som gäller 2013.

Sverige deltar i internationella aktioner mot sjöröveri

EU beslutade 2008 att genomföra en militär insats (Operation Atalanta) i syfte att ge skydd åt sårbara transporter, inklusive handelsfartyg, mot sjöröveri utanför Somalias kust. Sverige bidrog under 2010 med en väpnad styrka samt ett sjöövervakningsflygplan från Kustbevakningen och hade under de första fyra månaderna ledningsansvaret för Operation Atalantas styrkehögar.

Regeringen har under våren 2012 beslutat att Kustbevakningen, med början under hösten 2012 och högst fyra månader framåt, åter får ställa ett av sina sjöövervakningsflygplan med personal till förfogande för deltagande i Operation Atalanta. Regeringen har under 2012 också gett Försvarsmakten i uppdrag att planera och vidta förberedelser (med förbehåll för riksdagens medgivande) för ett nytt militärt bidrag till insatsen under 2013.

Sverige bidrar, genom Kustbevakningen, också under 2012–2013 med personal i EU-insatsen EUCAP NESTOR, som syftar till att stödja utvecklingen av en självständig förmåga att kontinuerligt utveckla maritim säkerhet, inklusive maritim styrning, i området kring Afrikas horn och staterna i västra Indiska oceanen.

Förbättrad trafikreglering på Östersjön

För att ytterligare minska risken för olyckor och skadlig påverkan på havsmiljön från eventuella risker med oljefartyg har Sverige de senaste åren i samarbete med andra Östersjöstater genomfört och avser att genomföra följande åtgärder:

- Trafiksepareringssystem och rekommenderande rutter i Ålands hav (2010),
- två trafiksepareringar i djupvattenrutten syd om Gotland, en trafikseparering väst om Gotland och en rekommenderande rutt mellan Fårö och Gotska Sandön (2011),
- obligatoriskt fartygsrapporteringssystem "SOUNDREP" i Öresund (2011 i samarbete med de danska sjöfartsmyndigheterna), och
- trafiksepareringssystem tillsammans med rekommenderande rutter i Norra Kvarken (2013).

Förbättringar av sjö- och flygräddningsverksamhet

I november 2011 förvärvade Sjöfartsverket Scandinavian Helicopter Invest AB, moderbolag från den tidigare upphandlade operatören av räddningshelikoptrarna Norrlandsflyg AB. I samband med förvärvet övertog Sjöfartsverket även leasingavtalen för de sju räddningshelikoptrarna och verksamheten ingår därefter som en integrerad del av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Helikopterverksamheten bedrivs från Sjöfartsverkets fem olika baser (Säve/Göteborg, Kallinge/Ronneby, Visby, Norrtälje och Umeå). För att effektivisera främst möjligheterna för räddningsinsatser till havs har Sverige träffat avtal med alla stater runt Östersjön om gränsöverskridande samverkan för sjö- och flygräddning. Inom ramen för det arktiska samarbetet ingicks under 2011 en överenskommelse om flyg- och sjöräddningssamarbete.

Maritimutredningen

Regeringen gav i maj 2011 en särskild utredare i uppdrag att undersöka hur statens gemensamma maritima resurser ska kunna användas på bästa sätt (dir. 2011:43). Utredaren skulle enligt direktivet föreslå ett effektivt och flexibelt utnyttjande av samhällets samlade maritima resurser genom stärkt operativ samordning av och

samverkan mellan svenska statliga myndigheter med maritima uppgifter, förmågor och resurser. Med maritima resurser avsågs de operativa resurser som berörda myndigheter disponerar för sin verksamhet, bl.a. fartyg och personal. Utredaren redovisade i juli 2012 sitt betänkande *Maritim samverkan* (SOU 2012:48). I betänkandet föreslås bl.a. inrättande av ett särskilt råd för maritim samverkan ("MARSAM"), merutnyttjande av myndigheternas operativa resurser, att sjöverkande myndigheters infrastruktur samordnas i större utsträckning och att myndigheternas samverkan kring sjöövervakning och sjöinformation vidareutvecklas.

Sverige ansluter sig till sjöarbetskonventionen

Sjöarbetskonventionen syftar dels till att ge sjömän drägliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg (t.ex. arbetsmiljö och social trygghet), dels till att skapa rättvisa konkurrensförhållanden. Riksdagen beslutade i februari 2012 om den proposition i vilken regeringen föreslog att Sverige skulle ansluta sig till konventionen.²³ Sverige har nyligen ratificerat konventionen. I augusti 2012 nåddes tillräckligt antal ratificerande länder och därmed träder konventionen i kraft i augusti 2013.

Återvinning av uttjänta fartyg

År 2009 antog IMO en konvention om återvinning av fartyg, även kallad Hong Kong-konventionen. Den innehåller regler om återvinning av fartyg riktade mot flaggstaten, fartygsägaren, återvinningsanläggningen och staten där fartyget återvinns. Regelverket är avsett att omfatta fartyg i internationell handelssjöfart över 500 brutto.

Våren 2011 beslutade regeringen om kommittédirektiv angående ratificering av Hong Kong-konventionen (dir. 2011:35). Utredningen överlämnade sitt betänkande

Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen (SOU 2012: 54) i september 2012. Våren 2012 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Förslaget syftar till att förebygga och minska eller eliminera skadliga följder för människors hälsa och miljön till följd av återvinning, drift och underhåll av fartyg. Syftet med förslaget är även att genomföra Hong Kong-konventionens krav, men kommissionens förslag går längre än Hong Kong-konventionen på vissa områden. De strängare kraven syftar till att hindra att europeiska fartyg återvinns utanför Europa på ett icke miljömässigt riktigt sätt. Sverige har ytterst få fartyg som berörs av förordningen och Hong Kong-konventionens krav. I Sverige finns ingen fartygsåtervinningsanläggning som berörs av förslaget.

Barlastvattenhantering

Sverige ratificerade Barlastvattenkonventionen 2009. Konventionen reglerar hantering och kontroll av barlastvatten. Ett nytt regelverk för hantering och kontroll av barlastvatten i form av en ny lag har beslutats och en ny förordning har utarbetats. Den nya lagen innebär att fartygs barlastvatten måste hanteras på ett sådant sätt att spridning av skadliga organismer och patogener minimeras. Konventionen är ännu inte fullt ratificerad och har därmed inte trätt i kraft.

²³Regeringens proposition 2006 års Sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35, bet. 2011/12 TU6, rskr. 2011/12:133).

Källor

Propositioner

En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170)

Säkerställande av sjö- och flygräddning (prop. 2011/12:11)

Budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1)

Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25)

Offentliga utredningar

Tonnageskatt (SOU 2006:20)

Lotsa rätt! (SOU 2007:106)

Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2008:1)

Styra rätt! (SOU 2008:53)

Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73)

Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4)

Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82)

Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen (SOU 2012:54)

Departementspromemoria

Bevakning ombord på svenska fartyg (Ds 2012:15)

Rapporter

Uppdrag att utvärdera klassningen av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde, Sjöfartsverket (2007)

Regeringens handlingsplan för regelförenklingsarbetet
– En redovisning av det första steget (2007)

Sjöfartens utveckling, Sjöfartsverkets sektorsrapport (2008)

Sveriges sjöfartssektor, en viktig del i en svensk maritim strategi, redovisning av uppdrag, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (2010)

Redovisning av uppdraget avseende praktikplatser, Transportstyrelsen (2010)

Redovisning av uppdraget att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg, Transportstyrelsen (2011)

Övriga källor

Baltic Maritime Outlook (2006)

Förkortningar och termer

EMSA – European Maritime Safety Agency

Flaggstat – den stat vars flagga ett fartyg för. Begreppet används även för den myndighet som utför flaggstatens kontroll till exempel certifiering av handelsfartyg som för dess flagg. Endast flaggstaten har med få undantag jurisdiktion över fartyget på internationellt vatten.

Hamnstat – den stat i vars hamn ett utländskt fartyg befinner sig. Hamnstaten kan inom sin ekonomiska zon utföra kontroll på och vidta vissa åtgärder mot fartyg tillhörande annan flaggstat.

HELCOM – Helsinki Commission,
Helsingforskommissionen

ILO – International Labour Organisation

IMO – International Maritime Organisation

LNG – Flytande naturgas (Liquified Natural Gas)

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, miljöskyddskonventionen

Paris MoU – Paris Memorandum of Understanding

WMU – World Maritime University



regeringen.se/sjofart



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet