

Sveriges Redareförening

Miljöpolicy



SVERIGES
REDARE-
FÖRENING



Miljöpolicy

Sveriges Redareförenings styrelse har vid sitt styrelsemöte den 24 oktober 2001 antagit följande miljöpolicy.

Havet har unika möjligheter. Sveriges Redareförening skall verka för att svensk sjöfartsnäring med stort ansvar förvaltar dessa möjligheter. Låt sjöfarten bidra till att lösa godstransporternas miljöproblem.

Med fortsatt forskning och utveckling inriktad mot miljöanpassade fartyg och ytterligare minskning av utsläppen, medverkar Sveriges Redareförening till att stärka svensk miljövänlig sjöfart och förbli i en världsledande position.

1. Sveriges Redareförening skall aktivt bidra till att svensk sjöfartsnäring fortsätter att vidareutveckla sin ställning som världsledande när det gäller miljövänlig sjöfart.
2. Havet är en unik del av naturen som sjöfartsnäringen har ett stort ansvar för att förvalta.
3. Sjöfarten har stora förutsättningar att bidra till att lösa transporternas miljöproblem.
4. Sjöfarten är en global bransch. Sveriges Redareförening arbetar aktivt för att påverka internationella sjöfartsorgan och vågar ligga i frontlinjen när det gäller att driva miljöfrågor.
5. En utbyggd sjöfart är viktigt för att lösa klimatproblemen.
6. Sveriges Redareförening verkar för att ytterligare minska försurningen.
7. Sjöfarten är ett säkert och resurseffektivt transportalternativ.
8. Sveriges Redareförening vill vidareutveckla miljömärkning och miljöledningssystem.

1. Sveriges Redareförening skall aktivt bidra till att svensk sjöfartsnäring fortsätter att vidareutveckla sin ställning som världsledande när det gäller miljövänlig sjöfart.



Den svenska sjöfarten är världsledande när det gäller miljöanpassning. Denna ställning ger den svenska rederinäringen konkurrensfördelar när kunderna alltmer ser till att hitta de miljövänligaste transporterna. Det är ingen motsättning mellan en hållbar sjöfart och lönsamhet. Att profilera sig som ett miljövänligt transportslag är en utmärkt affärsidé som kommer att få allt större gehör. Den svenska rederinäringen har utvecklat en unik kvalitet och säkerhet, vilket också medför att den svenska handelsflottan är världsledande när det gäller miljöprestanda. Sverige ligger bl.a. främst när det gäller att installera katalytisk avgasrening på fartygen. Över hälften av världens fartyg med katalysator seglar i svenska farvatten.

Sveriges Redareförening skall arbeta för att marknadsmekanismerna utvecklas i riktning mot att miljökostnaderna inkluderas i prissättningen av transporttjänster. Detta kommer att lyfta fram sjöfartens fördelar i jämförelse med andra transportslag och gynna miljövänlig svensk sjöfart i förhållande till andra sjöfartsländer. En intressant svensk satsning, i vilken Sveriges Redareförening medverkat, är miljödifferntiering av farledsavgifter. Denna innebär att fartyg, som reducerar utsläpp av kväve- och svaveloxider, får minskade avgifter – en metod för att internalisera miljökostnaderna. Sveriges Redareförening kommer att arbeta för att denna typ av avgifter införs i ökad omfattning.



2. Havet är en unik del av naturen som sjöfartsnäringen har ett stort ansvar för att förvalta.

Havets betydelse för de globala ekologiska systemen blir alltmer uppmärksammas. Havet täcker två tredjedelar av jordens yta, reglerar klimatet och ger viktiga bidrag till allt liv på jorden. Från havet hämtar vi såväl föda som energi. Dessutom innehåller havet fler levande arter än landytan.

Nödvändigheten av att värna om havsmiljön har blivit allt viktigare i miljödebatten. Sveriges Redareförening arbetar för att sjöfartsbranschen aktivt värnar om miljön och bidrar till att skydda världshav och andra vattenvägar från miljöförstöring.

En viktig aspekt är att minska utsläppen från sjöfarten i havet. Ett stort problem är oljeutsläppen, där man inom branschen håller på att skärpa reglerna för att minska olycksrisken. Det största problemet är de löpande driftutsläppen av olja som oseriösa redare sysslar med. Sveriges Redareförening fördömer kraftigt denna kriminella verksamhet och kräver att den stoppas. Tankerolyckor och andra utsläpp från fartyg svarar endast för en fjärdedel av den olja som släpps ut i havet. En rad andra källor, framförallt de industriella utsläppen, förorsakar mer än hälften av oljeutsläppen.

Den svenska fartygsflottans kvalitetsnivå medför att oljeutsläpp knappast är möjliga med svenska fartyg. De svenska fartygen kan idag lämna allt avfall i hamnarna, vilket betyder att utsläppen i havet har reducerats till ett minimum. Sveriges Redareförening arbetar för att ytterligare minska utsläppen i havet.

3. Sjöfarten har stora förutsättningar att bidra till att lösa transporternas miljöproblem.

Transporter är av avgörande betydelse för världshandeln och för så gott som all ekonomisk verksamhet. Alla typer av transporter orsakar miljöpåverkan genom utsläpp och ingrepp i natur- och kulturmiljön. Transportproblemen har alltmer blivit en miljöfråga och sjöfarten behöver profilera sin ställning som ett hållbart transportalternativ inför framtiden. Inom EU ökade godstransporterna med 26% under 1990-talet. Hälften av alla transporter utförs på väg med växande miljöbelastning, buller och trängsel som följd. Om inget görs kommer vägtransporterna att fortsätta växa med åtföljande miljöskador.

Väger man samman alla aspekter är sjöfarten det mest miljövänliga transportmedlet. Inom EU har man därför framfört som ett mål att överföra en växande del av transporterna från vägnätet till sjöfarten. Eftersom

fartygen använder vattenvägarna blir infrastrukturkostnaderna minimala. Det finns en växande insikt på Europainivå att man har nått kapacitetstaket när det gäller vägtransporter och att utbyggnaden måste ske inom järnväg och sjöfart. Det är en linje som inte

minst EU-kommissionen driver. Inom EU överväger man också att införa så kallade rättvisa trafikavgifter, avgifter som skulle bli mycket låga för miljöanpassade fartyg. Sveriges Redareförening kommer aktivt att verka för denna utveckling.



4. Sjöfarten är en global bransch.

Sveriges Redareförening arbetar aktivt för att påverka internationella sjöfartsorgan och vågar ligga i frontlinjen när det gäller att driva miljöfrågor.

FN-organet International Maritime Organisation, IMO, är det organ som skall skapa globala spelregler för branschen. Det är dock svårt att i ett sådant forum driva radikala miljökrav. Många länders önskemål skall sammanvägas och inte minst oljeindustrin har ett starkt inflytande i IMO. Sveriges Redareförening vill dock verka såväl inom IMO som inom EU för att

förbättra miljöreglerna för sjöfarten. En fråga, som vi bl.a. kommer att fortsätta driva i dessa internationella organ, är en kraftig skärpning av reglerna för svavelinnehållet i bunkeroljan. Maximigränsen behöver sänkas radikalt. Vi kommer dock inte bara att vänta på att reglerna skall skärpas. Sveriges Redareförening kommer att verka för att miljöinrikta svensk sjöfart,

att den skall få möjlighet att gå före och värna om den marina miljön och att den gynnas i konkurrens med andra, mindre miljömedvetna rederier.





5. En utbyggd sjöfart är viktigt för att lösa klimatproblemen.

Problemen med klimatförändringar orsakade av utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser har utvecklats till att bli den främsta globala miljöfrågan. Den svenska sjöfarten kommer aktivt att verka för att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser. Rederi-näringsen har en av de viktiga lösningarna på klimatproblemen. Utsläppen av koldioxid inom sjöfarten är betydligt lägre än vid vägtransporter. Sjöfartens utsläpp är också låga i jämförelse med tågtrafikens då det förekommer fossila bränslen vid elproduktion och även som tågbränsle. EU skulle klara sina klimatpolitiska mål om sjöfarten tog över en stor del av vägtrafiken. Fartyg kan, med jämn fart och stora laster, drivas mycket energieffektivt.

Sjöfartens andel av de globala koldioxidutsläppen är endast ca 2%. Sjöfarten har tyvärr hållits utanför Kyotoprotokollet men IMO har fått i uppdrag att skapa former för att minska utsläppen av växthusgaser inom branschen.

Sveriges Redareförening arbetar också för att ytterligare förbättra sjöfartens fördelar när det gäller koldioxidutsläppen. Ökad energieffektivitet, bränslesnålare motorer och alternativa drivmedel är åtgärder som ytterligare kan minska dessa utsläpp. En utmaning är dock de nya höghastighetsbåtarna som kan medföra ökad energi-användning och därmed öka koldioxidutsläppen.

Sveriges Redareförening kommer att arbeta för att introducera alternativa bränslen i sjöfarten. Det är ett nytt område där inte särskilt mycket har hänt, men vätgas, naturgas och bränsle-celler är väl lämpade för fartygsdrift och är intressanta utmaningar inför framtiden.



6. Sveriges Redareförening verkar för att ytterligare minska försurningen.

Utsläpp av svavel- och kväveoxid leder till ökad försurning, vilket bland annat orsakar skogsdöd. Förbränning av olja leder till utsläpp av dessa ämnen. Dessa emissioner är en stor miljöutmaning för rederinäringen. Svenska rederier har dock gjort stora framsteg när det gäller att minska dessa utsläpp. De miljö-differentierade farledsavgifter som Sveriges Redareförening har varit med om att lansera, bidrar till att göra det ekonomiskt möjligt för rederierna att

minska utsläppen av svavel- och kväveoxid. Genom avgasreningsanläggningar och mer energieffektiva motorer kan utsläppen av kväveoxid minskas. Sveriges Redareförening kommer att verka för att reducera dessa utsläpp ytterligare.

För att minska utsläppen av svaveloxid är det mest angeläget att minska svavelhalten i bränslet. Ett stort problem är de högsvavliga bunkeroljor

som används som drivmedel för fartyg. Oljebolagen gör sig av med sina sämsta oljeprodukter till rederierna som oftast inte har några realistiska ekonomiska alternativ. Sveriges Redareförening arbetar för ett globalt förbud mot dessa högsvavliga bunkeroljor.

7. Sjöfarten är ett säkert och resurseffektivt transportalternativ.

Att bygga infrastruktur för transporter kräver stora investeringar. Mångmiljardbelopp satsas på att bygga broar, motorvägar eller på att förlänga järnvägsnätet. Inom sjöfarten är infrastrukturen till stor del given av naturen, det är en svensk naturtillgång. Att använda havet som transportnät är en mycket effektiv resursanvändning. Utbyggnaden av vägtransporterna har orsakat enorma ingrepp i kulturlandskapet då allt större ytor används till vägnätet. En annan olägenhet är den ökning av bullernivån som följer av tillväxten i transportsektorn. Inte minst ökningen inom flyget orsakar stora bullerproblem. Sjöfarten står i särklass som transportslag när det gäller att minimera ingreppen i kulturlandskapet och att minska bullernivån.

Varje år omkommer drygt 40.000 personer i trafiken i Europa. En femtedel av alla personbilsolyckor med dödlig utgång är lastbilsrelaterade. När godset transporteras sjövägen förorsakas i regel inga olyckor. Säkerhetsnivån inom den svenska sjöfarten är mycket

hög. Om landsvägarna avlastas godstransporter skulle trafikmiljön förbättras och trängseln minska dramatiskt. På sjön finns det kapacitet för alla typer av godstransporter. Ett modernt kustfartyg har en lastkapacitet som motsvarar ca 100 långtradare.





8. Sveriges Redareförening vill vidareutveckla miljömärkning och miljöledningssystem.

Miljöledningssystem har blivit ett allt viktigare instrument för olika företag för att utveckla sitt miljöarbete. Miljöledningssystemet ISO 14001 är ett betydelsefullt verktyg i miljöledningen för många rederier och Sveriges Redareförening verkar för att öka och utveckla dess användning.

Sveriges Redareförening vill också verka för att miljömärkning används vid marknadsföring av olika sjöfartstjänster. Det är angeläget att hitta vägar för att informera om att svenska sjöfartstransporter är mycket miljövänliga. Det är också viktigt att arbeta för att miljöindex formuleras såsom en

jämförelse mellan olika transportalternativ. Rederierna kommer därför att utveckla sin miljörapportering för att skapa underlag för dessa miljöbedömningar.



Sveriges Redareförening

Box 330, 401 25 Göteborg Södra Hamngatan 53

Tel 031-62 95 25 Fax 031-15 23 13

E-post srf@sweship.se Internet www.sweship.se