



*The Swedish Shipowners' Association*

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
monika.przedpelska-  
ostrom@regeringskansliet.se

## **REMISSVAR TRANSPORTSTYRELSEN RAPPORT OM TILLSYN OCH EFTERLEVNAD AV DE SKÄRPTA REGLERNA FÖR SVAVELHALT I MARINT BRÄNSLE**

Er referens: N2013/5064/TE

Sveriges Redareförening (SRF) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag, och vill framföra följande.

### **Sammanfattning**

#### **Ett sent förslag på omhändertagande vilket remissas i små bitar omöjliggör en helhetssyn för industrin**

Rådets direktiv 1999/32/EG innehåller regler om svavelhalt i marint bränsle liksom regler för hur EU:s medlemsstater ska införa detta direktiv i form av kontroll, tillsyn och sanktioner. En av kommissionens målsättningar med det reviderade direktivet var just att stärka systemet för övervakning och verkställighet och direktivet kräver att staternas sanktioner ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och får omfatta böter som beräknas på ett sådant sätt att det säkerställer efterlevnad. Trots detta har regeringen valt att behandla frågorna separat i frågan om införlivande, något som SRF finner mycket olämpligt och olyckligt. Det blir i och med detta omöjligt för oss inom industrin att få ett helhetsperspektiv över införlivandet av kraven i direktivet. Till detta kommer att remissen avseende ändringar i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle saknar en konsekvensanalys trots att SRF tillsammans med svensk basindustri under många år har påpekat konsekvenserna med de regler som regeringen nu föreslår införlivas i svensk rätt<sup>1</sup>.

Att få en remiss om tillsyn och efterlevnad sex månader innan ett ikraftträdande är alldeles för sent. Detta arbete skulle ha påbörjats för länge sedan. SRF saknar en tydlig tidplan för hur staten ska klara sitt ansvar för kontroll och efterlevnad i tid till ikraftträdandet. Det är också anmärkningsvärt att flera viktiga frågor rörande införlivandet vad gäller rent tekniska frågor ännu

---

<sup>1</sup> Trafikanalys studie (Rapport 2013:10): Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle visar att kostnaderna för industrin visar på betydliga kostnadsökningar för såväl industrin som sjöfartsnäringen.



*The Swedish Shipowners' Association*

inte är lösta (ex. frågan om öppna skrubbers). Vi utgår från att detta faktum är något Sverige tar in i beaktande när själva kontrollen av efterlevandet ska tillämpas.

Trots den sena remissen vill SRF framföra att Transportstyrelsen har gjort en bra genomgång över de implementeringsfrågor som behöver lösas. Det är dock olyckligt att en rapport som skrevs i december inte kommit ut på remiss förrän i mars när just tiden är av så stor vikt. Mycket av de frågor som Transportstyrelsen belyser har utvecklats betydligt sedan rapporten skrevs. Vi förstår att Transportstyrelsen skriver på en uppföljning av rapporten i denna stund som sedan också kommer att remissas. Ett helhetsgrepp hade varit välkommet i frågan istället för det uppdelade remissandet som nu sker vilket i det närmaste omöjliggör möjligheten att få en helhetssyn. Regeringen behöver ta ett helhetsgrepp i frågan för att uppnå ett system som är förutsägbart och pålitligt. Detta är grunden för en framgångsrik implementering av direktivets mycket långtgående krav.

SRF anser vidare att:

- Vi delar Transportstyrelsens uppfattning att det finns stora ekonomiska incitament att bryta mot svavelbestämmelserna eftersom kostnaden för lågsvavligt bränsle är avsevärt högre än kostnaden för högsvavligt bränsle.
- Vi delar Transportstyrelsens uppfattning att en verkningsfull och effektiv tillsyn över bestämmelserna är ytterst nödvändig för att säkerställa efterlevnaden, och därigenom även konkurrensneutraliteten inom det område som regleras (SECA-området).
- SRF instämmer i Transportstyrelsens bedömning att tillsynen ska vara riskbaserad. Det är viktigt att samhällets resurser fokuseras på de som man bedömer kan ha incitament att bryta mot reglerna. Detta bör samordnas inom ramen för EU (hamnstatskontrollsdirektivet, Paris MoU etc).
- SRF anser att rederiföretag som försöker göra rätt, t.ex. installerar en skrubberutrustning som är godkänd samt underhålls och sköts i enlighet med tillverkarens instruktioner inte hålls ansvarig om något fallerar utanför rediernas kontroll. Det är idag inte möjligt enligt lagstiftningen som bara medger lindring om det sker av force majeure.
- SRF stöder Transportstyrelsen i deras uppfattningar och också i deras förslag om lämpliga åtgärder i form av en ny "luftföroreningsavgift". Det är då viktigt att böterna blir ansenliga och avskräckande samt är proportionerliga med de belopp som ev. konkurrenter sparar på att fuska.
- En harmoniserad tillsynssamverkan med andra länder är också en viktig nyckel för att få till en effektiv tillsyn inom hela kontrollområdet. Övervakning är möjlig att samordna inom Helecom och med Nordsjöländerna, inom EU samt inom ramen för Paris MoU.
- För fartyg som väljer en teknisk lösning är det viktigt att det finns tid för anpassning av tekniken. Det är väl känt att skrubbertekniken som nu finns tyvärr ännu inte är fullt utvecklad och fungerar endast i begränsad omfattning under vissa förhållanden som t.ex. i farvatten med låg alkalinitet. Förordningen och införlivandet behöver ta höjd för detta och SRF rekommenderar att regeringen avvaktar det arbete som nu pågår inom EU i denna del.
- Staten måste se till att resurser för att säkerställa en riskbaserad tillsyn finns exempelvis i form av snifferutrustning på fasta installationer, att svavelprover kan tas med kort svarstid, fokuserad kontroll av bränslet även på fartyg i transit etc.
- SRF anser att optisk tillsyn från flyg och fasta installationer är en effektiv metod för tillsynen av fartyg vilka inte ligger i hamn och att tillräckliga medel för effektiva tillsyn med denna metod skall göras tillgängliga.
- Transportstyrelsen har identifierat ett behov för nya metoder för att kontrollera att fartyg opererar med korrekt bränsle alternativt teknik vilket SRF är eniga med.



The Swedish Shipowners' Association

## SRF remissvar

### *Bakgrund*

Transportstyrelsen fick i juni 2013 i uppdrag av regeringen att utreda tillsynen av efterlevnaden av de skärpta reglerna för marint bränsle (N20 13/3050/TE). Den delrapport som nu remissas, är daterad december 2013, och trots att rapporten lämnades över till regeringen i december har inget hänt i frågan trots att det nu bara är 6 månader kvar till ikraftträdande av de nya bestämmelserna. Slutdatum för remissen sker samtidigt som Transportstyrelsen skickar in sitt slutrapport ang. regeringsuppdraget som sedan ska remissas gör det omöjligt att få en helhetsbild för industrin. Stora förändringar som den som nu införs i och med de nya svavelkraven kräver tid för omställning, stöd och förutsägbarhet något som helt saknas idag.

### *Bränslekostnader*

De ändringar som nu införs är dels de rena regionala kraven inom SECA området samt de globala kraven. Kraven som de är utformade är målbaserade dvs. ett fartyg kan antingen använda sig av lågsvavligt bränsle, använda teknisk reningsutrustning (idag s.k. skrubbers) samt alternativa bränslen (LNG, Metanol etc). SRF vet att våra medlemmar kommer att behöva alla dessa tre alternativ för att kunna följa de nya strängare kraven. Inledningsvis kommer en klar majoritet av fartygen att använda sig av alternativet lågsvavligt bränsle, vilket innebär stora kostnadshöjningar för varje resa.

Transportstyrelsen anger i sin rapport att lågsvavligt bränsle beräknas medföra en kostnadsökning på 340-480 USD per ton jämfört med den tjockolja (HFO med 1,00 procent svavelhalt) som används idag. Det innebär en prisökning för bränsleanvändningen med 50-75 procent. I rapporten framgår att detta kommer att innebära kostnadsökningar för ett ro-ro/passagerarfartyg på en sträcka av 1000 km vilket är ungefär motsvarande Stockholm - Helsingfors på 225 000 - 320 000 kronor. Reglerna kommer att leda till avsevärda kostnadshöjningar vilket i sin tur ökar incitamentet att inte följa reglerna enligt Transportstyrelsens bedömning. SRF delar denna bild. De anger vidare att det för att säkerställa efterlevnaden och därigenom även konkurrensneutraliteten inom SECA-området är ytterst viktigt med en verkningsfull och effektiv tillsyn över bestämmelserna. Vi delar Transportstyrelsen uppfattning.

### *Tillsyn*

SRF instämmer i Transportstyrelsens bedömning att tillsynen ska vara riskbaserad. Det är viktigt att samhällets resurser fokuseras på de som man bedömer kan ha incitament att bryta mot reglerna. Detta bör samordnas inom ramen för EU (hamnstatskontrollsdirektivet, Paris MoU etc).

Transportstyrelsen har identifierat ett behov för nya metoder för att kontrollera att fartyg opererar med korrekt bränsle alternativt teknik vilket SRF stödjer. En relativt enkel tillämpningsmetod som enligt uppgift används i Tyskland för fartyg som ej använder sig av en s.k. skrubber eller alternativt bränsle är att fastställa temperaturen på bränslerören vilket ger en snabb indikation på om fartyget använder sig av LSMGO vilken till skillnad från HFO (Heavy Fuel Oil) inte kräver uppvärmning. Dock bör det beaktas att avsvavlade HFO förekommer på marknaden vilken fortsatt kräver uppvärmning. Denna metod har Sveriges Redareförening nyligen diskuterat med Transportstyrelsen och det har tagits emot positivt.

Vidare anser SRF att optisk tillsyn från flyg alternativt fasta installationer på broar och fasta installationer är en effektiv metod för tillsynen av fartyg vilka inte ligger i hamn och att tillräckliga medel för effektiv tillsyn med denna metod skall göras tillgängliga.



*The Swedish Shipowners' Association*

Till sist bör det tilläggas att en harmonisering mellan länderna i SECA området är en nödvändighet för att säkerställa en gemensam och effektiv tillsyn.

### *Sanktioner*

Av artikel 11 i direktivet framgår kraven för sanktioner. Där framgår att:

1. Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv.
2. De fastställda sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och får omfatta böter som beräknas på ett sådant sätt att det säkerställs att de åtminstone berövar de ansvariga det ekonomiska utbytet av den överträdelse de begått, och att böterna ska öka gradvis vid upprepade överträdelser.

SRF ser inget i denna rapport som tyder på att sådana effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner kommer att finnas på plats den 1 januari 2015 trots att regeringen redan i juni 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag att göra denna utredning. Det blir än mer oroande när Transportstyrelsen vidare i rapporten konstaterar att en ökad omfattning av den befintliga tillsyn som styrelsen bedriver behöver införas vid tidpunkten för de skärpta kraven samt att ny tillsynsmetodik behöver utvecklas och tillämpas.

Transportstyrelsen konstaterar också att det finns stora problem med det nuvarande sanktionssystemet för svavelöverträdelser. Det visar sig att hittills har ingen blivit fälld med dagens straffrättsliga sanktioner trots Transportstyrelsens försök till detta. Detta leder enligt Transportstyrelsen till att det i nuläget inte finns effektiva sanktioner vilket bidrar till att hela systemet urholkas.

Som visats i rapporten kommer kostnaderna öka avsevärt för de som avser att använda sig av alternativet lågsvavligt bränsle. Detta gäller naturligtvis också för de rederier som väljer att investera i skrubbers eller alternativa bränslen. Dessa lösningar kräver stora investeringar som också ökar kostnaderna för rederierna och därmed också för transportköparna. Dessa kostnadsökningar kommer i vissa fall bli så stora att vissa linjer tvingas läggas ner vilket tyvärr redan blivit verklighet. Vid sammanvägning av nuläget, avseende såväl tillsyn och sanktionssystem, och av vad som kommer krävas för få till effektiv tillsyn och verkningfulla sanktioner för att säkerställa att de skärpta svavelreglerna efterlevs, ser Transportstyrelsen behov av att alla delar i nuvarande system ses över och förbättras. SRF stödjer det förslag till "luftföroreningsavgift", motsvarande nuvarande vattenföroreningsavgift, vid överträdelser av svavelförordningens förbud som föreslås i rapporten. SRF delar analysen att detta är den lämpligaste sanktionen och förutsätter att regeringens skyndsamt verkar för att en sådan inrättas.

För dessa fartyg är det helt avgörande att avskräckande sanktioner för eventuella överträdelser utdelas. Exempelvis kan nämnas att en normalstor färja i trafik mellan Stockholm-Åbo-Stockholm får ökade bränslekostnader med 65 000 kr per resa när de kör på bränsle enligt direktivet. Denna typ av färja gör cirka 350 resor per år.

### *Rederier med goda intentioner ska inte hållas ansvariga*

Det är också viktigt att en fartygsägare som har intentionen att göra rätt d.v.s. köper ett bränsle som klarar regelkraven inte hålls ansvarig om det sedan visar sig att bränslet inte håller den kvalitet som överenskommet. Den frågan måste lösas innan reglerna finns på plats.

För fartyg som väljer en teknisk lösning är det viktigt att det finns tid för anpassning av tekniken. Det är väl känt att den teknik som finns på marknaden idag tyvärr inte är fullt utvecklad att fungera under alla förhållanden. Detta behöver reflekteras i de svenska reglerna - något som diskuteras



The Swedish Shipowners' Association

inom ramen för EU idag (ESSF) men som det inte tas höjd för i 13 § i regelförslaget. Av den paragrafen framgår att det enbart är om det finns en skada på utrustningen som utsläpp kan tillåtas. Alla experter är överens om att den tekniska lösning som idag finns i form av skrubberteknik inte fungerar vid alla givna förutsättningar trots att systemet sköts och underhålls enligt alla krav och instruktioner. Det är viktigt att det i regelarbetet görs klart att en redare som försöker göra rätt genom att införskaffa och operera utrustning enligt direktivets krav inte hålls ansvarig för eventuella brister i en omogen utrustning, i vart fall under en inkörningsperiod. SRF förordrar att regeringen avvaktar utfallet av arbetet inom ramen för kommissionens arbetsgrupper i denna del.

### *Skrubbers*

Vad gäller frågan om skrubbers är det viktigt att det finns klara förutsättningar för vad som kommer att tillåtas i framtiden. Detta gäller inte minst vad gäller möjligheten att operera öppna skrubbers. Vi förstår här att det finns en konflikt med EU:s vattendirektiv. Detta gör det juridiska läget mycket osäkert. Vad kommer att gälla i framtiden för de öppna skrubbers som redan installerats ombord? Kommer de att kunna operera i svenskt vatten överhuvudtaget? Det är viktigt att de pionjärer som lagt ner mycket tid och resurser på att utveckla dessa produkter inte straffas i framtiden genom att inte tillåtas att operera sin utrustning. Detta riskerar att hämma teknikutvecklingen, något som inte var tanken bakom direktivet. Syftet i direktivet är att ha ett system som godkänner utrustning eller metoder som godkänns inom ramen för EU-systemet (ex. genom det marina utrustningsdirektivet eller inom ramen för COSS). SRF stödjer att alla typer av avgasreningssystem kan användas i enlighet med de operativa krav som ställs i direktivet (dvs. både öppna, slutna och hybrider). Förutsägbarhet är mycket viktigt i dessa frågor både vad gäller teknik men också användning. Som sagts ovan är det vidare viktigt att det fartyg som använder denna utrustning inte straffas för något som händer utanför dennes kontroll.

### *Kompensationsåtgärder*

Som påtalats vid ett flertal tillfällen, och styrkts av ett flertal konsekvensstudier, kommer konkurrenskraften för sjöfarten och basindustrin försämrats då regeln införs. Sjöfartens försämrade konkurrenskraft resulterar i oönskad överflyttning av gods från fartyg till andra trafikslag. Detta parallellt med att sjöfarten är det trafikslag som de facto har kapacitet att avlasta och komplettera övriga trafikslag. Det kommer krävas åtgärder för att motverka detta. Den lista på möjliga åtgärder SRF identifierat, och som tillställts Regeringskansliet 2013, bifogas. En omedelbar åtgärd är att, i likhet med vad Finland redan meddelat, kraftig reducera farledsavgifterna.

SRF bifogar även Europeiska Redareföreningens (ECSA), vari SRF är medlemmar och mycket aktiva, öppna brev i frågan om införlivande av svaveldirektivet.

Göteborg den 23 juni 2014

Pia Berglund  
Verkställande Direktör  
Sveriges Redareförening

## Anpassningsåtgärder

Nedan Sveriges Redareförening (SRF)s "bruttolista" på åtgärder att reducera negativa effekter vid införandet av de regionala svavelreglerna 2015. Med negativa effekter avses försämrad konkurrenskraft dels för våra kunder (här avseende svensk sjöfartsberoende industri), dels för när- och kustsjöfarten (avseende oönskad överflyttning av gods från fartyg till järnväg eller lastbil).

### Avgifter

- Farledsavgifterna måste reduceras med 90 procent.
- Transportstyrelsen anslagsfinansieras
- SRF önskar att Sjöfartsverket omedelbart meddelar att projekt inom ramen för ZVT helt undantas farledsavgifter.
- (SRF ber hamnarna reducera sina avgifter för projekt inom ramen för ZVT samt påbörja process att fördela sina kostnader över samtliga trafikslag verksamma i en hamn)
- (Fartygs samhällsekonomiska kostnader och jämförelser med vilka avgifter andra konkurrerande trafikslag betalar, behandlas i FoU-projekt inom Lighthouse 2,0.)

### Bidrag

- SRFs önskan är att Trafikverket och Sjöfartsverket får uppdrag att, inom ramen för ZVT, omedelbart påbörja arbeta med att bistå i ansökningsarbete för kommande utlysningar inom Ten-T och andra möjliga EU-bidrag.
- Vid sidan av "stöd att söka stöd" från EU, önskar SRF dialog med regeringen om nationella stöd.

### Lån

- Svenska Skeppshypotek skulle kunna bistå svensk rederinäring i högre utsträckning än vad som är fallet idag. Detta skulle kunna ske, *inom ramen för befintlig lag*, om Skeppet erhåller möjlighet till statlig riskavtäckning.
- SRF kommer fr.o.m. 2014 än mer sätta fokus på energieffektivisering. Med relativt små insatser, kan ökad energieffektivitet uppnås. Dessa investeringar måste dock finansieras och ett nära samarbete med Svenska Skeppshypotek för lån till "korta och mindre energiinvesteringar" behövs i den del där stöd inte kan erhållas.

### Kostnader

- För att försöka undvika oönskad överflyttning av gods från fartyg till andra trafikslag, måste fartygens kostnader sänkas så mycket som möjligt. Detta omfattar även bemanningskostnaderna. För att möjliggöra detta, måste:
  - kravet på skandinaviskt språk stryks i 4 kap. 31 § Fartygssäkerhetsförordningen och
  - lagen om tillstånd för anställning på fartyg ändras så att arbetstillstånd inte krävs för fartyg i när fart (1§, tredje stycket).kravet på skandinaviskt språk stryks i Fartygssäkerhetsförordningen och lagen om tillstånd för anställning på fartyg ändras.

Statligt stöd till sjöfartsforskning

- Behovet av stöd till sjöfartsforskning och demonstrationsanläggningar är akut. Myndigheternas gemensamma bedömning av behovet (100-300 MSEK/år) måste stödjas av regeringen.

Undvika oönskad överflyttning av gods

- Utnyttja de verktyg inom EU som finns för att förhindra oönskad överflyttning av gods från fartyg (Eco-bonus).
- Sverige måste inom IMO aktivt medverka i att hitta lösningar att mjuklanda svavelreglema 2015.

Övriga finansiella möjligheter

- Återförande av obeskattade reserver (tonnageskattefrågan)
- Driftstöd

SRF förutsätter...

- att myndigheter har tillsyn över att svavelreglerna följs
- att myndighet ges i uppdrag att mäta effekterna av svavelbeslutet i termer av oönskad överflyttning av gods från fartyg.

SRF ber om...

- övergångsregler 1:a kvartalet 2015 (grace period) för skifte av bränsle.
- övergångsregler och stöd för "early movers"

*Uppdat. 19.03.2014*



# ECSA

European Community Shipowners' Associations

Brussels, 18 June 2014

## **Open letter to EU Member States and the European Commission**

### **Implementation of the EU Sulphur Directive must be harmonised and realistic**

Dear Madam, Dear Sir,

Today is the deadline by which EU Member States have to transpose the European Sulphur Directive into national legislation. The provisions of this Directive will enter into force on 1 January 2015. In practice, this means that ships sailing in Emission Control Areas (ECAs) will then have to ensure that bunker fuels with a sulphur content of maximum 0.1% are used or that the same level of emissions is reached by the use of alternative fuels or compliant abatement techniques.

The introduction of low sulphur fuel norms in ECAs marks an important period of change for the shipping industry whereby environmental regulation has become a prime driver. This however cannot be to the detriment of competitiveness. Establishing legal certainty about proper compliance and enforcement together with a fair level playing field between shipping operators and between transport modes are therefore a must.

European shipowners, represented through ECSA, are committed to fully comply with the requirements of the Sulphur Directive and with the corresponding requirements of MARPOL Annex VI.

However, in order to comply, we urge Member States and the Commission to clarify without any further delay how they intend to apply and harmonise enforcement policies.

While the priority of Port State Control should lie on any non-compliance with the Sulphur Directive, vessels that are experiencing contaminations of compliant fuel by residues of Heavy Fuel Oil (HFO) during the switch-over process, or that encounter technical or operational problems that may lead to incidental non-compliance should be regarded as compliant and should not be faced with draconian measures or penalties.

In this respect, we believe that the Commission's proposal to establish a wide targeting programme based on sampling is misleading, since isolated samplings do not effectively reflect the fuel quality and may cause problems at random. Sampling should only be used if there are clear grounds of non-compliance. Control of bunker delivery notes and oil record books should prevail, in accordance with the current provisions of the Sulphur Directive itself.

With about six months to go before the implementation deadline elapses, a number of other fundamental regulatory and practical uncertainties continue to exist, which, if not urgently resolved, will make compliance a most challenging task.



## European Community Shipowners' Associations

The following points are most pressing and need a clear and common stance from Member States and/or the Commission:

- The acceptance of any unintended operational non-compliance situations related to marginal deviation in sulphur emissions. These are mainly due to momentary malfunctioning of equivalent abatement methods (i.e. scrubbing technology or boil off/HFO mixture by steam LNG carrier vessels) or deviation of the sulphur content in the otherwise compliant fuel by potential contamination during bunkering operations or during the process of switching fuel onboard in a safe manner.
- The acceptance of the use of open-loop and/or closed-loop scrubber systems in EU waters and port areas. The current uncertainty not only jeopardises investments already made by operators, but also hampers the commissioning of future installations.
- Whilst considered as a rather medium-term option, the uptake of LNG as an alternative fuel should receive proper attention for a smooth and easy interaction between shipowners, ports and LNG suppliers. A similar approach should also be taken to allow the realistic use of any other alternative fuels (e.g. methanol).

Operational and commercial realities furthermore dictate that decisions about compliance options need to be taken well in advance of the implementation deadline. In this respect, a concrete bottleneck for retrofitting vessels with scrubber equipment may result from congestion of orders for relevant technology supply and modification slots at shipyards. This could in turn lead to speculation risks and costs and may create disturbances in tonnage availability and schedules by the end of 2014.

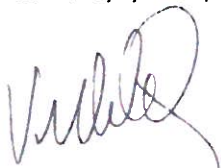
In general, we believe that shipowners that have made irrevocable investments in good faith to be compliant in time, but are facing some of the uncertainties and problems listed above, should be able to rely on well-defined and strictly limited transitory exemptions, such as extended compliance paths.

Finally, we must emphasise that financing alternative compliant technologies still represents a huge challenge: public financial aid comes late and is limited and financial institutions are very reluctant to cover the risk of green shipping loans.

In view of the second plenary meeting of the European Sustainable Shipping Forum (ESSF) on 26 June, we call upon Member States and the Commission to take their responsibilities in providing adequate and unequivocal answers on these outstanding points within the shortest delays possible. We reconfirm our commitment to contribute constructively to the work of the ESSF, whereby we especially focus on ways and means to ensure that shipping remains both sustainable and competitive and does not lose out to other transport modes.

We must nevertheless issue a firm warning that time is running out fast.

Sincerely yours,



Patrick Verhoeven  
Secretary General