



Folkhälsomyndigheten
171 82 Solna

Göteborg 18 december 2019

Remissvar angående ändring av Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2015:8) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa

Er beteckning: 02892-2019

Sveriges Skeppsmäklareförening har beretts möjlighet att lämna synpunkter kring Folkhälsomyndighetens förslag till ändrade föreskrifter, vilket vi tackar för.

Det är nämligen viktigt att de flesta av de här föreslagna saneringsintygsindragningarna dras tillbaka.

Låt oss inledningsvis fastslå följande:

Ett fartyg är oerhört dyrt att driva runt och då menar vi inte bara själva dagskostnaderna dvs kostnaderna för besättning, bunkers, räntor och avskrivningar för fartyget och allt annat som hör därtill. Dessutom kostar det stora pengar att anlöpa en svensk hamn. Det är statliga farledsavgifter, lotsavgifter och generella hamnavgifter. Allt detta gäller alltså innan fartyget ens börjat lossa sin last.

300 000 kr är ingen överdriven summa för ett enda hamnanlöp, för stora tankfartyg kan man lätt komma upp i en miljon.

Med detta sagt inser var och en hur orimlig Folkhälsomyndighetens förhoppning är att *"rederier kan anpassa sina rutter till de ändrade förutsättningarna"* när myndigheten vill frånta kustkommunernas deras ansvar från att utfärda saneringsintyg.

Följande mening i myndighetens konsekvensanalys har alltså ingen som helst verklighetsförankring: *"De fartyg som inte anlöper någon annan hamn där ett saneringsintyg utfärdas kommer att behöva planera om i ruten och lägga in stopp vid en annan hamn där ett saneringsintyg kan utfärdas."*

Vi kan inte nog understryka vikten av att det alltid måste vara möjligt att få ett saneringsintyg utfärdat, när fartyget än så önskar. Behovet av saneringsintyg drivs av internationella konventioner och de behöver numera förnyas var sjätte månad. I praktiken skulle ett fartyg utan

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

giltigt saneringsintyg kunna få nyttjandeförbud vid en hamnstatskontroll. I Sverige kanske det skulle göras en mera samlad bedömning och därmed krävas ytterligare sanitära brister utifrån ett MLC-perspektiv för ett nyttjandeförbud, men i andra länder anses certifikaten mera lagbundna och där skulle det direkt bli nyttjandeförbud; eller i alla fall lossningsförbud, om inte certifikatet finns på plats. Nästan all sjöfart i svenska vatten är just internationell!

DET MÅSTE ALLTSÅ ALLTID GÅ ATT FÅ ETT SANERINGSINTYG UTFÄRDAT!

Vi har dock förståelse för myndighetens invändning att vissa kommuner utfärdar dessa intyg så sällan att kompetensen utarmas, och i de fallen kan vi acceptera att kommunen inleder ett samarbete med närmaste större kommun så att inspektionen och det efterföljande utfärdandet kan utföras därifrån. Självklart inser vi att resekostnaderna i sådana fall kommer att behöva täckas av rederiet som beställt inspektionen.

En annan variant är om de fartygsagenter som är verksamma i de aktuella hamnarna kan utbildas så att de kan bli auktoriserade att utföra kontrollen. Vi antar dock att vägen till ett sådant tillvägagångssätt kanske är ännu svårare att beträda, än att kommunala myndigheter ska få verka utanför kommungränserna. Men om det är en möjlig väg att gå står vårt kunnande och kontaktnät till förfogande.

Jag vill sammanfatta vår ståndpunkt med följande:

- Inga fartyg kommer någonsin gå till en annan hamn bara för att få ett förnyat saneringsintyg (med vidhängande inspektion) var sjätte månad.
- Behåll därför de flesta kommunerna på er lista, för detaljer se vår bilaga.
- Vi kan acceptera en lösning där de kommuner som INTE kan serva "sina" hamnar istället inleder ett samarbete (eller i alla fall kan hänvisa till en kontaktväg) med en närliggande kommun. Rederiet får då betala för den extra resekostnaden.

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD
Postgatan 4
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94
berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

För att se vilka medlemmar vi representerar, besök www.swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

Bilaga: Våra bedömningar kring varje enskild kommun som föreslås i remissen

Avslutningsvis vill vi ge våra bedömningar till var och en av de föreslaget indragna kommunerna.

Landskrona bör absolut vara kvar. Låt mig citera en fartygsagent:

”Vi ordnar rätt så ofta saneringsintyg i Landskrona - så vi vill verkligen inte att den servicen ska försvinna. Dessutom har Landskrona ett varv och där ligger fartygen ibland rätt länge och då är det ju en bra service att intygen kan förnyas där. Landskronas Miljöförvaltning är redan idag mycket mer flexibla än Malmös och risken är väldigt stor att Malmö Miljöförvaltning inte skulle ha tid att åka till Landskrona.”

Samtliga i Landskrona verksamma fartygsagenter vittnar om att just där fungerar service ypperligt!

Sotenäs måste absolut vara kvar! De har nämligen ett samarbete med grannkommunerna Munkedal och Lysekil. Läggs Sotenäs ner som utfärdande kommun för saneringsintyg försvinner alltså även Lysekil där Sveriges näst största hamn ligger, i volym räknat.

I Lysekil ligger nämligen Sveriges största raffinaderi och dit går de största tankfartygen som går på svenska hamnar. Att säga att dessa fartyg istället ska gå till andra hamnar för att få sitt intyg blottar ingenting annat än ens egen okunskap kring sjöfarten. Faktum är att de flesta fartygen har ett sådant djupgående att de inte ens skulle kunna anlöpa andra svenska hamnar! Det faller alltså på sin egen orimlighet att Sotenäs skulle sluta utfärda sådana intyg. Om ett samarbetsavtal skulle innebära att Uddevalla istället skulle utfärda intygen anser vi att det skulle vara bättre att göra tvärtom, dvs låta Sotenäs serva Uddevalla.

Piteå och **Kalix** kommuner verkar vara två av de orter med få intyg per år och om de behöver avhända sig ansvaret kan vi acceptera det – så länge som det istället går att få Luleå att utfärda de cirka sex intyg som behövs årligen.

Västervik verkar inte heller vara en kommun som absolut måste ha egna inspektörer då vi knappt ens hört talas om att någon behöver detta i just Västervik.

Kramfors har de senaste åren bara utfärdat ett fåtal intyg, men de har å andra sidan varit betydelsefulla då de fartyg som anlöpt Lugnvik/Bollstabruk går i trafik på Marocko där det alltid krävs giltiga saneringsintyg inför lossningen.

Härnösand är ett nav för vindkraft och kommer att så vara under lång tid framåt. Om certifieringen sen sker genom samarbetsavtal med Sundsvall eller ej, kan vi överlåta åt berörda myndigheter att besluta om. Det viktiga är att verksamheten fungerar.

Hudiksvall är utskeppningshamn för Iggesund paperboard/Holmen, en viktig del av svensk exportindustri. Det är självklart viktigt att den här servicen fortsatt bör finnas kvar i Hudiksvall. Vi tror inte på en distanslösning med Gävle eller Sundsvall eftersom det är för långa avstånd.

Hammarö ser vi inget större behov av, kan antagligen avvecklas. **Grums** bör däremot vara kvar.

Gullspång, Kristinehamn, Vänersborg och Lidköping vill vi helst ha kvar allihop så som utfärdande hamnar, även om det möjligen kan gå att samordna alla inspektioner från en av dem. Vi kan aldrig acceptera att allt ska skötas från Karlstad. En tur runt hela Vänern, där sex av de föreslagna hamnarna ligger är en tur på cirka 40 mil. Det låter sig inte göras, vi kommer aldrig att få inspektioner på de tider som passar de tidskänsliga fartygen.

Höganäs kommun behöver inte utfärda särskilt många intyg per år, men vi ser helst att denna service finns kvar, särskilt som det verkar fungera bra i den kommunen. Så här skriver den lokala fartygsagenten på orten:

Vi har inga problem med att få det förnyat här! Vi har god kontakt med miljö och hälsa och de fixar det även om vi så ringer först dagen innan. Det är inte så många gånger om året vi nyttjar deras tjänst men vi är naturligtvis glada att den finns och hoppas att det så förblir....

Kristianstad måste vara kvar; sjöfarten till och från Åhus med sina regelbundna anlöp behöver absolut ha tillgång till denna service.

Falkenberg är också en kommun med ett fortsatt stort behov att få saneringsintyg utfärdade vid behov. Vi citerar en reaktion från en av våra fartygsagenter verksam i den hamnen:

Ja att planera om rutten pga utfärdandet av saneringsintyg i annan hamn är så tokigt att man sätter morgonkaffet i halsen. Att planera om rutten för ett normalfartyg som anlöper Falkenberg, en coaster i storleken 3000GT, >999NT,3-5000DWT, loa 80-100m skulle medföra extra kostnader bara vad gäller hamn och farledsavgifter i storleksordningen 40000-60000SEK beroende på om fartyget är lotspliktigt eller inte. Detta exklusive kostnader för tidsförlust, bunker etc.

Det är visserligen inte varje vecka det efterfrågas men när det sker så är det oftast akut då saneringsintyget gått ut eller gör det inom några få dagar.

Det är väl fullt rimligt att myndigheterna tittar på kostnadsbesparing och effektiviseringsåtgärder men i Falkenbergs fall borde man inte tvinga ett fartyg på 3500DWT att segla till Halmstad eller Varberg utan istället låta en miljö och hälsa-inspektör på 65kg sätta sig i bilen och köra 30min från Varberg eller Halmstad. Hälften av Miljö och Hälsa inspektörerna bor ändå i Varberg!

Den rimligaste lösningen är väl att ett kontor, Varberg eller Halmstad, får ett regionalt ansvar som inkluderar Falkenbergs Terminal och Falkvarv i Falkenbergs Hamn. För det kommer obönhörligen behöva utfärdas sanitetsintyg i Falkenbergs Hamn i fortsättningen.

Angående **Ale, Simrishamn och Ystad** har vi inga uppgifter. Antar därmed att Ale och Simrishamn helt enkelt är för små för att ha några internationella anlöp och att Ystads färjerederier löser detta i färjelinjens andra hamnände.

Avslutningsvis vill vi även framföra följande information om hur certifieringen fungerar i **Göteborg**, Sveriges största hamn som kommer att ha kvar sin service. I alla fall i teorin:

”Det är redan idag svårt att få till inspektioner. Här i Göteborgs kommun vill man ha de tre arbetsdagars notistid med en exakt tidpunkt för inspektion.

Detta är helt omöjligt för tanksegementet så för dessa kan man säga att möjligheten redan tagits bort.

Se nedan instruktioner från Gbg Kommun, helt sanslöst.

- *Inspektioner för saneringsintyg görs vardagar mellan klockan 08 och 17.*
- *Endast i undantagsfall utförs inspektioner på andra tider.*
- *Boka tid för en inspektion senast klockan 11 tre arbetsdagar före önskat datum.*
- *Ombokning kan göras senast två arbetsdagar före önskat besiktningdatum.*
- *Vid ombokning tar vi ut en avgift för administration som motsvarar 0,5 timme.*
- *Vid avbokning eller ombokning senare än klockan 11 två arbetsdagar före bokad besiktning tar vi ut en avgift för administration som motsvarar 1 timme.*

Omboka 2 dygn innan!? Då ligger våra fartyg och lastar i ARA.

I princip försöker vi inte ens att ordna intyg eftersom vi oftast åker på ombokningskostnader till ingen nytta.

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING ANSER ATT DET MÅSTE FINNAS EN FÖRSTÅELSE FÖR SJÖFARTENS NATUR.

HA INTE KRÅNGLIGA REGLER SOM GÖR DET SVÅRT FÖR FARTYGSAGENTERNA ATT SKÖTA SINA UPPGIFTER OCH FÖR SJÖFARTEN ATT FULLFÖLJA SITT UPPDRAG.

DET VORE BÄTTRE MED EN HÖGRE AVGIFT, MEN UTAN SÅDANA HÄR BESVÄRLIGA OM- OCH AVBOKNINGSPROCEDURER!