

**Havsmiljöinstitutet**  
Kajsa Tönnesson  
Chef Havsmiljöinstitutet  
Box 260  
SE 405 30 Göteborg  
Tel +46 31 786 1259  
Kajsa.tonnesson@havsmiljoinstitutet.se

Transportstyrelsen  
Sjö och luftfart  
601 73 Norrköping  
sjofart@transportstyrelsen

## Svar på remiss, dnr TSF 2020-75, föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20xx:xx) om mottagning av avfall från fartyg.

Havsmiljöinstitutet tackar för möjligheten att lämna svar på remissen, med deadline 26 aug 2022.

Hantering av avfall på fartyg, i hamn och även därefter är viktig för bl.a. miljö och hälsa. Havsmiljöinstitutet har tillsammans med Transportstyrelsen (TS) under 2022 arbetat med frågor kring fartygens hantering av lastrester från kemikalier och skadliga ämnen enligt Annex II och vill därför understryka att det är komplexa frågor med många inblandade aktörer. Det är därmed extra viktigt med tydliga instruktioner, så att ärenden inte ramlar mellan stolarna, och att hållbara och effektiva rutiner kan byggas upp.

Havsmiljöinstitutet har dragit slutsatsen att det är svårt att få en översikt idag, inte bara över regelverken, utan även över vem som gör vad, tar ansvar för vad, vilka volymer som hanteras, var hanteringen sker etc. Det vore därför värdefullt med en ordentlig genomlysning av dagens situation.

Inom Havsmiljöinstitutet finns tillgång till juridisk kompetens med expertis inom mottagningsfrågor<sup>1</sup>. Vi har dock inte möjlighet eller resurser att skapa det grundläggande material som behövs för en noggrann granskning av förutsättningar kring Sverige för att granska remissen. De erfarenheter och fakta som finns från bla Europiska hamnar visar att trots att Marpol Bilaga II kräver att hamnar och terminaler ska ha mottagningsanordningar för avfall, lastrester och blandningar innehållande skadliga flytande ämnen anser många aktörer något annat.

- Vissa rester förblir lastägarens egendom.
- Lastrester från kemikalier är så unika att terminalerna som tar emot kemikalierna måste hantera rester eftersom rester kräver specialiserade anläggningar för insamling, lagring och behandling
- Det är vanligt att fartygsoperatörer kontaktar privata avfallshanteringsoperatörer med liten eller ingen inblandning av hamnmyndigheter. Många hamnar har inte kunskap om vilka lastrester från kemikalier som tas emot i terminaler och inte heller hur lastrester hanteras.
- Faktum är att många hamnar i Europa generellt anser att lastrester på något sätt ligger utanför deras ansvarsområde (även om det faktiskt är deras ansvar), vilket medför att ansvaret läggs på fartygsoperatören och den "enskilda terminalen".

---

<sup>1</sup> Gabriela Argüello, Marine Pollution, Shipping Waste and International Law, Routledge Research in International Environmental Law, (Great Britain: Routledge, 2019), avsnitt 8 samt Argüello G (2020) Environmentally sound management of Ship wastes; challenges and opportunities for European ports. Journal of Shipping and Trade, 2020:5:12

Utan att försöka ge intryck av att Havsmiljöinstitutet har granskat förutsättningar och material tillräckligt för att kunna prioritera viktiga punkter väljer vi att ta upp ett några frågor och förslag:

1. Av konsekvensutredningen framgår att det i Sverige saknas ett officiellt hamnregister över handels- och industrihamnar, fiskehamnar och varv. Detta menar Havsmiljöinstitutet är en brist. Ett officiellt register bör särskilt upprättas över de hamnar och mottagningsanläggningar som tar emot tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja.
2. I 5 kap 4§ föreslås att skyldigheten flyttas till hamnen att underrätta Transportstyrelsen då avfall inte kunnat tas emot av hamnen. En fördel med underrättelsen är att ge fartyget rättighet att gå i väg med avfall ombord. Havsmiljöinstitutet föreslår att hamnar dessutom ska rapportera årligen/kvartalsvis till TS över omfattning och typ av last som den inte kunnat ta emot.
3. Den som ansvarar för en mottagningsanläggning som tar emot tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja bör åläggas att alltid utfärda ett avfallsavlämningskvitto till fartyget (förslag 5 kap 1§). Havsmiljöinstitutet föreslår att de dessutom till Transportstyrelsen årligen ska rapportera mottagna mängder av respektive kemikalier.
4. Kostnadstäckningssystemet är otydligt avseende lastrester. I Havsmiljöinstitutets svar på remiss våren 2022 till Infrastrukturdepartementet föreslog vi att en viktig princip lyftes fram tydligare avseende lastrester: ”-för avfall från fartyg betalas en indirekt avgift och för lastrester betalas en direkt avgift”.

I TS nuvarande förslag 4 kap 1§ står att en hamn får ta ut avgift från fartyg för att täcka kostnaderna för mottagande och behandling av avfall, förutom lastrester. Följande paragrafer, 2§ och 3§ avser vad som gäller avseende indirekta avgifter. Texten i 4 § tar upp möjlighet för hamnen ta ut direkta avgifter för avfallsmängder som inte täcks av den indirekt avgiften och den skulle därmed kunna omfatta lastrester som är en delmängd av begreppet avfall, men då 1§ undantar lastrester blir kostnadsfrågan ett stort frågetecken. Vad gäller?

Ärendet har berett av personer inom Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp; Eva-Lotta Sundblad, Havsmiljöinstitutets kansli (sammankallande), Gabriela Argüello, Göteborgs universitet samt Kjell Larsson, Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet.

Havsmiljöinstitutets ledningsgrupp har beslutat i ärendet.

Kajsa Tönnesson