

Havsmiljöinstitutet

Kajsa Tönnesson

Föreståndare

Box 260

SE 405 30 Göteborg

Tel +46 766181259

Kajsa.tonnesson@havsmiljoinstitutet.se**Transportstyrelsen**

sjofart@transportstyrelsen

Dnr TSF 2026-5

Remissyttrande: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg, Dnr TSF 2026-5

Havsmiljöinstitutet lämnar härmed synpunkter på dokumentet Dnr TSF 2026-5 som har remitterats med deadline 19 maj 2026. Havsmiljöinstitutets svar avser endast de förslag från Transportstyrelsen vilka gäller preciseringen av begreppet ”under gång”.

Sammanfattning av Havsmiljöinstitutets synpunkter avseende författningsförslaget:

- Havsmiljöinstitutet välkomnar att Transportstyrelsen preciserar det svenska begreppet ”under gång” för att säkerställa att sjöfart och myndigheter får aktuella regler att förhålla sig till som speglar de behov som finns avseende tydlighet, internationell anpassning samt miljöskydd.
- Havsmiljöinstitutet stödjer att den svenska regleringen baseras på MARPOL-konventionens definition, och förordar att förslaget kompletteras så att texten motsvarar Tysklands implementering av motsvarande regel.

Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp har i flera år genom samarbete och regelbundna möten med Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten och Jordbruksverket tagit fram rapporter, seminarier, konferenser, policy brief m.m. för att samla och belysa kunskap kring de problem och den situation som leder till att utsläpp av kemikalier till havet sker i ökande omfattning efter tankspolning (bl.a. Lunde Hermansson & Hassellöv 2020; Havsmiljöinstitutet 2022a; Havsmiljöinstitutet 2022b, Havsmiljöinstitutet 2023, Larsson m.fl. 2025, Larsson 2025). Vi ser mycket positivt på att de erfarenheter som byggts upp kan komma till nytta för denna remiss.

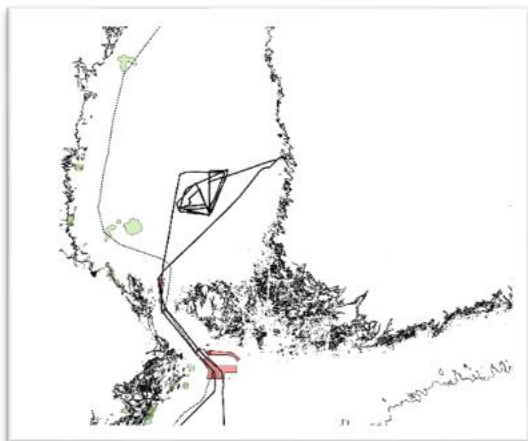
Havsmiljöinstitutet delar Transportstyrelsens bedömning att det finns behov av att precisera begreppet ”under gång”. Den nuvarande svenska lydelsen i 2 kap 23§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ger inte tillräcklig tydlighet.

Positivt är att definitionen nu knyter utsläpp till att fartyget ska vara ”under gång” i linje med texten i MARPOL. Havsmiljöinstitutet bedömer att TS förslag (citerad i vår bilaga) är ett steg i rätt riktning men otillräckligt för att begränsa utsläpp till havet.

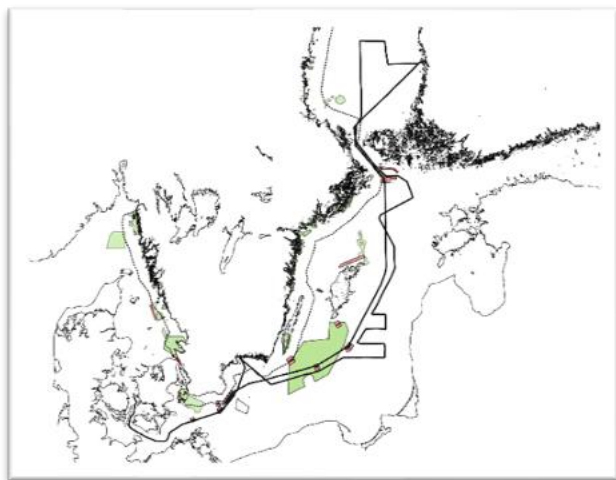
Havsmiljöinstitutets vill understryka att den grundläggande principen i MARPOL-konventionen är att utesluta utsläpp av skadliga ämnen i havet, att sådana endast är tillåtet i

undantagsfall och inte ska utgöra huvudregeln. Tankrengöring till havet bör reduceras till ett minimum. Att utsläppen späds ut är inte ett bra argument för att de ska tillåtas.

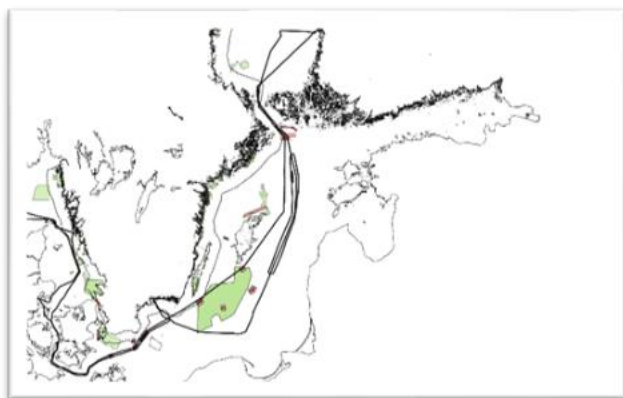
De flesta utsläpp kring Sverige av tankspolrester till havsmiljön sker från fartyg som går från hamn A till hamn B. Det är inte vanligt att fartyg går från hamn A, gör utsläpp och går tillbaka till hamn A. Nedan ger vi några exempel på fartygsrörelser från kemikalietankfartyg med tydliga indikationer på utsläpp av spolvätska. Dessa är enbart några exempel baserade på AIS-analyser från 2023, och det finns många fler.



Figur 1. Kemikalietanker på väg mellan två hamnar med avvikande rörelsemönster, vilket tyder på tankrengöring i relativt begränsat område i Bottenhavet.



Figur 2. Kemikalietankfartyg kör i sicksack mellan två hamnar.



Figur 3. Kemikalietankfartyg kör fram och tillbaka med en extra sträcka på 630 km öster om Gotland innan fartyget når nästa hamn.

I Tyskland har MARPOL-texten om ”en route” överförs till tyska med en direktöversättning. Men, texten är därutöver kompletterad med juridiska förtydligande i en förordning: ”Maritime Environmental Behaviour Regulations” (Förordning om miljövänligt beteende inom sjöfarten, Se Abschnitt 2, Unterabschnitt 2, §8 i [SeeUmwVerhV](#))

§ 8 Einleiten und vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen

(1) Ein Schiff ist bei der Einleitung von Stoffen der Gruppen X, Y oder Z nach Anlage II Regel 6 des MARPOL-Übereinkommens ins Meer nicht in Fahrt im Sinne von Anlage II Regel 13 Absatz 2.1, wenn es die Reise nur zur Einleitung dieser Stoffe durchführt.

Vår översättning: *Ett fartyg som släpper ut ämnen av kategori X, Y eller Z, enligt definitionen i regel 6 MARPOL Annex II, i havet ska inte anses vara under gång enligt definitionen i regel 13.2.1 i MARPOL II, om det endast genomför sin resa i syfte att släppa ut dessa ämnen. (...)*

Havsmiljöinstitutet har i samband med arbetet med TS remiss haft en korrespondens via e-post med Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Tysklands federala myndighet för sjöfart och hydrografi. BSH är ansvarig myndighet för ”en route”-sanktioner. De granskar alla fartygsrörelser, och kontakter fartyg som haft avvikande rörelsemönster när de går in i tysk hamn. BSH utfärdar även böter. De uppger att den strikta tillämpningen av ”en route” gör att detta är väl känt i sjöfartssektorn, vilket gör att de endast har en handfull ärenden per år.

Erfarenheten från Tyskland är att regleringen ger legitimitet och effekt. Det ger också möjlighet att ingripa både i de fall fartyg går från hamn A och sedan tillbaka till A, likväl som från hamn A till hamn B, om fartygets rörelser ger indikationer på att utsläpp av tankspolrester utförs. Gränslinjen i den tyska implementering ligger vid om resan bara har till syfte att släppa ut tankrester. Detta illustrerar att det finns ett utrymme att inom ramen för MARPOL-systemet ge begreppet ”under gång” en mer funktionell och ändamålsinriktad tolkning, utan att formellt avvika från konventionens ordalydelse. Samtidigt framstår förslaget till den svenska regleringen som mer tillåtande i praktiken än den tyska implementeringen, i avsaknad av motsvarande förtydligande.

Havsmiljöinstitutet stödjer att den svenska regleringen baseras på MARPOL-konventionens definition, och förordar att förslaget kompletteras så att texten motsvarar Tysklands implementering av motsvarande regel.

Sverige har här möjlighet att reducera en betydande källa till utsläpp till haven kring Sverige och att göra det med en metod som redan är i bruk och fungerar i ett annat av länderna kring Östersjön. Havsmiljöinstitutet förmedlar gärna kontakt med ansvariga på BSH, om TS önskar mer information.

I arbetet med att bereda detta remissvar har medlemmar från Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp deltagit; Niels Krabbe (Göteborgs universitet), Kjell Larsson (Linnéuniversitetet), Ida-Maja Hassellöv (Chalmers tekniska högskola) och sammankallande Eva-Lotta Sundblad (Havsmiljöinstitutet). Remissvaret har beslutats av Havsmiljöinstitutets ledningsgrupp.

Detta remissvar är utöver eventuella egna svar från de lärosäten som bidragit.



Kajsa Tönnesson
Föreståndare för Havsmiljöinstitutet

REFERENSER:

Havsmiljöinstitutet 2022a. Sammanställning från workshop med Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp. Se <https://www.havsmiljoinstitutet.se/vara-evenemang/workshoppar/workshop-om-utslapp-av-kemikalier-fran-fartyg-vid-tankrengoring>

Havsmiljöinstitutet 2022b. Konferens: Miljövänligare sjöfart genom tankrengöring i hamn. Se <https://www.havsmiljoinstitutet.se/tvarvetenskap-for-havet/samhallet-och-havet/sjofartsgruppen/konferens-miljovanligare-sjofart-genom-tankrengoring-i-hamn>

Havsmiljöinstitutet 2023. Minska kemikalieutsläpp till havs från tankrengöring. Policy Brief. Se <https://www.havsmiljoinstitutet.se/publikationer/policy-briefs/minska-kemikalieutslapp-till-havs-fran-tankrengoring>

Larsson, K., Carlson, U. and Stålnacke, E. 2025. Recurrent discharges of non-petroleum substances from chemical tankers in Swedish marine Natura 2000 sites are against the aims of EU Directives. *AMBIO* 54: 839–849. <https://doi.org/10.1007/s13280-024-02103-7>

Larsson, K. (2025) Effekter av utsläpp av vegetabiliska oljor och andra biobaserade oljor och bränslen från tankfartyg på marint liv. Rapport nr 2025:2, Havsmiljöinstitutet

Lunde Hermansson, A. och Hassellöv, I.-M. (2020) Tankrengöring och dess påverkan på havsmiljön. Havsmiljöinstitutets rapportserie nr 2020:6.

BILAGA

Marpol Annex II, Regulation 1, Definitions. Punkt 6:

En route means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

Att jämföra med Transportstyrelsens förslag enligt TSF 2026-5

9 kap. 30 a §2 Med under gång i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg menas att fartyget är i rörelse till havs på en eller flera kurser, inklusive avvikelser från den kortaste direktrutten, vilka i den mån det är praktiskt möjligt med hänsyn till navigeringen gör att eventuella utsläpp sprids ut över ett så stort havsområde som är rimligt och praktiskt möjligt.

Anledning till regleringen enligt Transportstyrelsens Konsekvensutredning, punkt Övrigt:

”I samband med detta föreskriftsarbete har även uppmärksammas behov av följande specificeringar och korrigeringar i TSFS 2010:96;

- Att ett fartyg ska vara ”under gång” anges i regel 13.2.1 annex II Marpol-konventionen som ett krav för att få göra utsläpp av skadliga flytande ämnen enligt utsläppsnormerna och har implementerats i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. I regel 1.6 annex II Marpol-konventionen preciseras vad som avses med ”under gång”. Begreppet är dock inte definierat i förordningen, vilket innebär att vid tillämpningen av utsläppsnormerna behöver Marpol-konventionens precisering av vad som avses med ”under gång” inte beaktas.

Avsaknaden av denna specificering medför att det inte finns något hinder mot att kemikalietankfartyg åker ut 12 nautiska mil från lossningshamnen, tvättar tanken och släpper ut tankspolvatten för att sedan åka tillbaka till lossningshamnen för ny last. Problemet är att utsläppen därigenom blir mer koncentrerade till vissa områden utanför lossningshamnarna istället för att ske under resans gång till nästa hamn och därigenom spädas ut mer”.