



Mottagning av fartygsavfall i hamn

**Förklaringar till Sjöfartsverkets
föreskrifter och allmänna råd om
mottagning av avfall från fartyg
(SJÖFS 2001:12), anvisningar för
upprättande av avfallsplaner m.m.**



Innehåll

Förord	3
1. Internationella överenskommelser och nationella regelverk	5
2. Mottagningsanordningar – allmänt	19
<i>På vilka hamnar äger föreskriften tillämpning?</i>	19
<i>Vilka slags avfall är den enskilda hamnen eller varvet skyldig att omhänderta?</i>	19
<i>Vem skall tillhandahålla mottagningsanordningar?</i>	20
<i>Måste en hamn, kaj eller brygga som inte längre trafikeras hålla mottagningsanläggningar?</i>	21
<i>Måste en hamn där fartygen inte har behov av att lämna avfall hålla mottagningsanläggningar?</i>	21
<i>Får avgift tas ut av fartygen för avfallsmottagningen?</i>	22
<i>Får olika avgifter tas ut för olika typer av fartyg?</i>	22
<i>Får hamnen differentiera avfallsavgifterna för att åstadkomma en förbättrad avfallshantering?</i>	23
<i>Kan hamnen begära att fartyget skall förhålla till en kajplats som särskilt iordningställt för avfallsmottagning?</i>	24
<i>När har fartyget rätt att lämna iland avfallet?</i>	25
<i>Hur skall avfallsmottagningen gå till?</i>	25
<i>Behöver särskilda säkerhetsregler iaktas vid ilandlämning av avfall?</i>	26
<i>Varför är hamnen tvungen att förse fartygen med mottagningsbevis på ilandlämnat avfall?</i>	27
<i>Hur skall en handels- eller industrihamn informera trafikanterna om sina mottagningsanläggningar?</i>	27
<i>Hur skall en fiskehamn informera om sina mottagningsanläggningar?</i>	30
<i>Har hamnen möjlighet att täcka de merkostnader som uppstår p.g.a. att fartyg inte fullgör sina skyldigheter vid avfallsavlämningen?</i>	31
3. Avfallsplanering	33
<i>Vilka är skyldiga att upprätta avfallshanteringsplaner?</i>	34



<i>Behöver varje brygga för skärgårdstrafiken ha egen mottagningsanläggning och avfallshanteringsplan? ..</i>	34
<i>Varför skall samråd ske vid upprättande av avfallshanteringsplanen och med vilka skall hamnen samråda? ..</i>	35
<i>Avfallsansvarig person?</i>	36
<i>Hur gör man en analys av mottagningsbehovet?</i>	37
<i>Mottagningsanläggningarnas utformning, plats och tillgänglighet?</i>	39
<i>Vad skall avfallshanteringsplanen för en handels- och industrihamn innehålla?</i>	41
<i>Vad skall avfallshanteringsplanen för en fiskehamn innehålla?</i>	44
<i>Vad skall avfallshanteringsplanen för ett reparationsvarv innehålla?</i>	46
<i>När skall avfallshanteringsplanen revideras?</i>	46
<i>Skall avfallshanteringsplanen godkännas?</i>	47
<i>Kan hamnen ansöka om undantag från kravet på avfallshanteringsplan?</i>	48
<i>Vad att göra om någon fråga inte kan besvaras?</i>	48
<i>Kan hamnen lämna mera information än vad som anges i dessa anvisningar?</i>	48
<i>Måste hamnen efterkomma alla önskemål som kommit fram vid samråden?</i>	48
<i>Vad händer om avfallshanteringsplanen inte lämnas in i tid?</i>	48
<i>Vart skall avfallshanteringsplanen sändas?</i>	49
4. Dokumentering och årlig rapportering	51
<i>Vilka dokument är hamnen skyldig att spara och under hur lång tid?</i>	51
<i>Varför behövs en årlig rapportering?</i>	51
<i>Vilka uppgifter skall en handels- eller industrihamn lämna? 51</i>	
5. Krav på fartyg	55
Ytterligare information	56
Blankett för anmälan av avlämning av avfall från fartyg	57



Förord

Sjöfartsverket har utsetts av regeringen att dels utfärda detaljbestämmelser till Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg och dels tillse att hamnarna har mottagningsanläggningar i den utsträckning som erfordras. Sjöfartsverket är således tillsynsmyndighet för hamnarnas mottagningsanordningar. Dock upphör Verkets befogenheter och tillsyn över fartygsavfallet i och med att det väl kommit iland. Kommunernas ansvar tar då vid enligt Miljöbalken och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna.

Avsikten med denna skrift är att vara hamnarna till hjälp vid uttolkningen av *Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12)* och vid upprättandet av avfallsplaner för mottagning av fartygsavfall i de hamnar och varv som omfattas av föreskriften. Anvisningarna skall således inte betraktas som tillsynsmyndighetens krav eller ens sådana ”allmänna råd” som en myndighet kan utfärda.

Första kapitlet ger en övergripande redovisning av de internationella och nationella regelverk som ligger till grund för Sjöfartsverkets föreskrifter medan kapitlen 2, 3 och 4 behandlar föreskriftens olika delar. Dessa är utformade så att svar ges på frågor som man kan ställa sig med anledning av föreskriftens innehåll. Således ger andra kapitlet kommentarer till kraven på mottagningsanläggningar, vem som skall svara för dessa och hur de bör utformas. Tredje kapitlet behandlar avfallshanteringsplaner och fjärde kapitlet den årliga rapporteringen till Sjöfartsverket.

Femte och sista kapitlet informerar kortfattat om vilka krav som ställs på fartygen i relation till ilandlämnandet av avfallet.

Norrköping 2001-10-16





1. Internationella överenskommelser och nationella regelverk

Till grund för *Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12)* ligger *Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg* och *Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg*. Dessa grundas i sin tur på

- ♦ MARPOL-konventionen,
- ♦ Helsingforskonventionen, samt
- ♦ EU-direktivet om mottagningsanordningar i hamn för fartygs-genererat avfall och lastrester.

Nedan följer en sammanfattning av de för hamnarna viktigaste punkterna i ovanstående internationella och nationella regelverk.

MARPOL-konventionen

MARPOL-konventionen (the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973 with Protocol of 1978) beskriver bl.a. hur fartyg skall vara utrustade för att minska en negativ miljöpåverkan, vilka miljöskadliga ämnen som får släppas ut till sjöss och hur utsläppen av dessa ämnen skall ske på ett kontrollerat sätt, samt vilka ämnen som skall lämnas till mottagningsanläggningar iland. Konventionen innehåller inga riktlinjer över hur mottagningsanläggningarna skall vara beskaffade eller hur de skall fungera (detta förutsätts de konventionsslutande staterna själva föreskriva), men MARPOL-konventionen anger ett för hamnarna viktigt krav – nämligen att fartygen inte får orsakas *otillbörlig försening (undue delay)* vid ilandlämningen av avfall. Detta innebär att hamnen inte får kräva att fartyget skall behöva kvarligga i hamnen i väntan på avfallslämning liksom att det inte heller skall behöva förhålla till annan kajplats för att få lämna iland avfallet. Givetvis kan särskilda omständigheter medföra att nämnda krav inte kan tillgodoses – främst då säkerhetsskäl.

MARPOL-konventionen innehåller sex s.k. annex vilka hänförs till olika sorters avfall:

- | | |
|-----------|--|
| Annex I | olja (barlast- och tankspolvatten samt oljehaltigt avfall från fartygs maskinutrymmen – s.k. sludge och oljehaltigt länsvatten); |
| Annex II | flytande farliga ämnen i bulk (bulkemikalier); |
| Annex III | farliga ämnen i förpackad form (i dagligt tal farligt gods); |
| Annex IV | toalettavfall (svartvatten); |



Annex V fast avfall (hushållsavfall och annat fast avfall som inte är en del av lasten); samt

Annex VI luftföroreningar från fartyg.

Annexen IV och VI är ännu inte ikraft globalt, men Annex IV tillämpas inom östersjöområdet genom beslut i Helsingforskommissionen.

Som synes generas visst avfall genom fartygets drift medan annat har ett direkt samband med lasten. Således är oljehaltigt barlast- och tankspolvatten i Annex I liksom avfall enligt Annexen II och III *lastrester*. Sludge och oljehaltigt slagvatten från maskineriet enligt Annex I, toalettavfall enligt Annex IV och fast avfall enligt Annex V är således att betrakta som *fartygsgenererat avfall*. Till det fartygsgenererade fasta avfallet hör hushållsavfall, kasserad fiskeutrustning och bifångst av plast och annat icke biologiskt nedbrytbart material från fiskefartyg, tågvirke och vajer men också sådant avfall som uppkommer i samband med stuvning och hantering av last ombord såsom ströbrädor, lastpallar, plywood, stålband och förpackningsmaterial. Det senare betecknas ofta som *lastrelaterat avfall*.

Denna indelning i fartygsgenererat avfall respektive lastrester är viktig, eftersom det i Sverige är hamnarnas skyldighet att ta hand om det fartygsgenererade avfallet medan lastägarna skall ta hand om lastresterna.

I fortsättningen används ordet *fartygsavfall* som ett gemensamt begrepp för allt det avfall som genereras ombord på fartyg. Fartygsavfall innefattar således såväl fartygsgenererat avfall som lastrester.

Det kan konstateras att trots att MARPOL-konventionen tillkom för mer än 20 år sedan fungerar mottagningen av fartygsavfall fortfarande synnerligen otillfredsställande i stora delar av världen.

Helsingforskonventionen

För att minska de skadliga utsläppen i den för miljöpåverkan ytterst känsliga Östersjön och för att få ordning på mottagningen av fartygsavfall inom östersjöområdet antog Helsingforskommissionen (HELCOM) 1974 den s.k. Helsingforskonventionen, vilken reviderades 1992.

Trots att samtliga östersjöstater förbundit sig att följa såväl MARPOL som Helsingforskonventionerna fortsatte utsläppen av fartygsavfall i Östersjön. På svenskt initiativ antog HELCOM år 1996 den så kallade *Östersjöstrategin för mottagningsanordningar för fartygs-*



genererat avfall och tillhörande frågor för att komma till rätta med utsläppen av fartygsavfall, och då främst olja. Östersjöstrategin omfattar såväl handelsfartyg som fiskefartyg och fritidsbåtar.

Östersjöstrategin har satts ikraft genom ett antal rekommendationer vilka lagts till 1992 års Helsingforskonvention. Samtliga östersjöstater har i sin tur förbundit sig att införa rekommendationerna i sina egna nationella lagstiftningar. I huvudsak kräver rekommendationerna

- ♦ att ett generellt avgiftssystem, som inte är beroende av kvantiteten eller typen avlämnat avfall, skall tillämpas – det s.k. no-special fee systemet;
- ♦ att fartygen skall förhandsanmäla sina behov av att lämna iland avfall senast 24 timmar innan de anlöper hamnarna (om sjöresan är kortare än 24 timmar skall anmälan ske snarast möjligt och senast då fartyget avseglar från den tidigare hamnen);
- ♦ att hamnarna skall upprätta avfallsplaner som utvisar beräknat behov av mottagningsanläggningar för det fartygsgenererade avfallet, kapaciteten hos dessa, hur avfallet slutligen omhändertas etc;
- ♦ att fartygen skall vara utrustade på visst sätt för att kunna härberga avfallet ombord;
- ♦ att fartygen obligatoriskt skall lämna iland sådant avfall som inte får släppas ut till sjöss innan de avseglar från en hamn; samt
- ♦ att ett harmoniserat sanktionssystem skall tillämpas länderna emellan för att fartyg, som gör sig skyldiga till utsläpp i strid mot gällande regelverk inte skall kunna undkomma bestraffning.

Den uppmärksamme läsaren frågar sig kanske nu varför det inte finns någon rekommendation angående förekomst av mottagningsanläggningar i hamnarna. Svaret är att detta redan är reglerat genom MARPOL-konventionen utom vad gäller toalettavfall, eftersom Annex IV i denna ännu inte trätt ikraft. Mottagningen av toalettavfall regleras dock genom Helsingforskonventionen. Mottagningsanläggningar skall således finnas i alla hamnar för allt det avfall som fartyg kan ha behov av att lämna iland.

Rekommendationen beträffande det harmoniserade avgiftssystemet trädde ikraft den 1/1 år 2000 medan övriga huvudsakliga rekommendationer (avfallsplanering, obligatorisk ilandlämning och 24 timmars förhandsanmälan) trädde ikraft den 1/7 samma år. De fåtal stater som ännu inte infört samtliga rekommendationer i sin lagstiftning eller i tillämpningsbestämmelserna till denna är i färd med detta (juli 2001).

Ikraftträdandet för tillämpning av no-special fee systemet på fast avfall och toalettavfall har skjutits till den 1/1 år 2003 respektive 1/



1 år 2005. Dessa datum är dock ännu inte slutligt fastställda då detta skrivs i juli 2001.

Vidare begärde Danmark, Estland, Litauen och Polen vid första mötet i HELCOM:s Sea Based Pollution Group i maj 2000 att få tillämpa no-special fee endast på mindre mängder oljehaltigt avfall från fartygs maskinrum, eftersom de ännu inte hade sin lagstiftning om Östersjöstrategins tillämpning färdig. Sverige m.fl. stater hävdade dock att systemet borde tillämpas fullt ut. Mötet beviljade de länder som begärt undantaget detta under en övergångstid av två år. För Sveriges del har kravet på fullständig tillämpning av no-special fee på allt fartygsgenererat avfall funnits sedan år 1980 och någon återgång till tidigare avgiftssystem är inte tänkbar.

Det skall också nämnas, att då det gäller den obligatoriska ilandlämningen har staterna kommit överens om att undantag kan ges för mindre kvantiteter oljehaltigt maskinrumsavfall – nämligen om sludgetanken ombord inte är fylld till mer än 25 % och det finns utrymme kvar till nästa hamn anlöps som har mottagningsanläggning för detta avfall. Är sludgetanken fylld till mer än 25 % skall allt avfall lämnas iland.

Vidare skall staternas sjöfartsadministrationer kunna ge undantag för fartyg på vissa fasta linjer, såsom färjetrafiken och annan tidtabellbunden trafik. Hamnarna som berörs skall givetvis under rättas om sådana undantag för att inte ta ut avgift enligt no-special fee systemet.

Östersjöstaterna har också överenskommit att hamnarna skall kunna ge rabatter på sina avfallsavgifter till sådana fartyg som kan påvisa att de har ett effektivt system för att minska mängden avfall (att dumpa det i havet är inte ett tillåtet sätt), som källsorterar avfallet eller på annat sätt kan förbättra avfallshanteringen ombord.

I Östersjöstrategin ingår vidare att hamnarna öppet skall kunna redovisa för fartygen hur stor del av hamnavgiften kostnaderna för avfallshanteringen utgör. I de tidigare sovjetrepublikerna har man sedan gammalt ett system med s.k. sanitär eller ekologisk avgift för omhändertagandet. Denna avgift betalas oavsett hur stora mängder avfall fartygen lämnar iland, varför den i praktiken är en icke specificerad avfallsavgift (no-special fee).

Grundläggande för Östersjöstrategin är att samtliga hamnar inom östersjöområdet skall vara försedda med anläggningar för att kunna ta hand om det avfall som fartygen vilka anlöper dessa har behov av att lämna iland. För att hjälpa hamnarna på östra sidan av Östersjön med mottagningsanläggningar och avfallsplaner har Danmark respektive Sverige lämnat hjälp i form av bistånd och konsultinsatser.



Anläggningarna börjar, när detta skrivs, ta form i de större hamnarna, men ”Rom byggdes som bekant inte på en dag”.

Medlemsstaterna skall årligen rapportera genomförandet av Östersjöstrategin i respektive stat till HELCOM.

EU direktivet om mottagningsanordningar i hamn för fartygsavfall och lastrester

Med anledning av arbetet med Östersjöstrategin i HELCOM, i vilket Europeiska Kommissionen deltog, tog Kommissionen upp tråden för att åstadkomma ett motsvarande direktiv inom Europeiska Unionen. Detta utmynnade i *Europaparlamentets och Rådets direktiv 2000/59/ EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester*, nedan kallat EU-direktivet eller bara Direktivet. Detta skall tillämpas av medlemsstaterna senast två år efter det att det publicerades i EU:s Officiella Tidning, vilket innebär den 28 December 2002.

Direktivet, som också omfattar handelsfartyg, fiskefartyg och fritidsbåtar, efterliknar i stort sett Östersjöstrategin, men med några väsentliga undantag.

Så tillämpas t.ex. inte no-special fee systemet fullt ut. Enligt Direktivet skall fartygen ”i betydande utsträckning” bidra till att täcka hamnens kostnader för att hålla mottagningsanläggningar. Parlamentet och Rådet tolkar detta som att fartygen åtminstone skall betala 30 % av kostnaderna i form av en fast avgift medan överskjutande kostnader får täckas genom direkta avgifter.

Dock finns det i Direktivet inskrivet en paragraf som beordrar Kommissionen att inom tre år från Direktivets tillämpning lägga fram en utvärderingsrapport till Europaparlamentet och Rådet om effekterna av kostnadstäckningssystemet på den marina miljön och avfallsströmmarna. Rapporten skall utarbetas i samarbete med medlemsstaternas behöriga myndigheter och företrädare för hamnarna. Att enighet om no-special fee systemet inte gick att uppnå beror främst på att medelhavsländerna, Frankrike och Storbritannien var emot, medan i första hand staterna med östersjökuster var för detta system. Den negativa effekten av Direktivets kostnadstäckningssystem bör kunna påvisas vid utvärderingen och en förändring vara möjlig. Detta i synnerhet som vi då också torde kunna påvisa de positiva effekterna av Östersjöstrategin. Givetvis borde samma kostnadstäckningssystem användas över en så stor region som möjligt för att förhindra ”avfallsturism” (d.v.s att avfallet be-



hålls ombord tills fartyget anlöper en ”no-special fee hamn”) och för att hålla kostnaderna nere för såväl hamnarna som fartygen.

Visserligen innehåller även Direktivet krav på obligatorisk ilandlämning vid varje hamnanlöp, men om befälhavaren på ett fartyg kan visa att det finns tillräckligt utrymme ombord för att lagra avfallet till nästa hamn som kan ta hand om det får fartyget behålla det ombord. Om destinationshamnen inte är känd eller om det kan befaras att avfallet kommer att släppas ut till sjöss skall dock fartyget avkrävas ilandlämning innan det lämnar hamnen.

Men Direktivet går också längre än Östersjöstrategin på några punkter. Så säger Direktivet t.ex.

- ♦ att samtliga hamnar inom Europeiska unionen skall ha avfallsplaner för såväl det fartygsgenererade som det lastgenererade avfallet. Utformningen av och innehållet i avfallsplanerna finns specificerat i Direktivets bilaga I, *Krav på planer för mottagande och hantering av avfall i hamnar*. Medlemsstaterna skall utvärdera och godkänna planerna, övervaka deras genomförande och säkerställa att de godkänns ånyo åtminstone vart tredje år och efter det att en hamns verksamhet förändrats på ett betydande sätt;
- ♦ att var och en som är inbegripen i leverans av eller mottar fartygsgenererat avfall eller lastrester kan, i enlighet med nationell lagstiftning, begära skadestånd vid oskäligt dröjsmål;
- ♦ att medlemsstaterna skall se till att alla fartyg kan underkastas en inspektion för att kontrollera att de lämnat iland sitt fartygsgenererade avfall i enlighet med Direktivets Artikel 7 och sina lastrester i enlighet med MARPOL-konventionens krav (Direktivets Artikel 10) och att ett tillräckligt antal sådana inspektioner genomförs;
- ♦ att ett lämpligt informations- och tillsynssystem införs i samarbete mellan medlemsstaterna och Kommissionen i syfte att
 - förbättra identifieringen av de fartyg som inte har avlämnat sitt fartygsgenererade avfall och sina lastrester i enlighet med Direktivet,
 - utvärdera om målsättningarna i Direktivets Artikel 1 har uppnåtts;
- ♦ att medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för brott mot de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med Direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas. De föreskrivna åtgärderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande; samt
- ♦ att medlemsstaterna vart tredje år skall överlämna en lägesrapport till Kommissionen om Direktivets genomförande.



Det är ännu inte fastställt hur ovan nämnda lägesrapport skall utformas, men den skall sannolikt även omfatta statistiska uppgifter om ilandlämnade kvantiteter avfall, antal avlämningstillfällen m.m.

Märk väl, att i de fall som Östersjöstrategin har hårdare krav än EU-direktivet tar Strategins krav över.

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Den svenska lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg utfärdades 1980-06-05 och har sedan reviderats vid ett flertal tillfällen. Den senaste och mest genomgripande revideringen infördes genom Lagen (2000:847), vilken tillkom med anledning av Östersjöstrategin.

I lagen finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion samt tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg.

På ett flertal ställen i lagen refereras till ”den myndighet som regeringen bestämmer”. Myndigheten har utsetts att vara Sjöfartsverket.

Nedan återges några paragrafer eller punkter i sådana, som har särskild betydelse för omhändertagande av fartygsavfall i hamn.

3 kap. Mottagning av avfall från fartyg

1 § Anordning för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet svarar för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även på andra platser. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får även föreskriva vem som skall svara för anordningarna. Lag (2000:847).

2 § Anordning för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja skall finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver. Regeringen eller den myndighet



som regeringen utser får även föreskriva vem som skall svara för anordningarna. Lag (2000:847).

3 § Anordningar för mottagning av annat avfall som innehåller skadliga ämnen än sådant som avses i 1 och 2 §§ skall finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får även föreskriva vem som skall svara för anordningarna. Lag (2000:847).

4 § Någon avgift får inte tas ut vid anordning, som avses i 1 § första stycket, för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas hos den som svarar för anordningen.

I fråga om avgift för mottagning och behandling som avses i 1 § andra stycket och mottagning som avses i 2 § meddelar regeringen föreskrifter. Lag (1983:57).

5 § Någon avgift för mottagning eller annan hantering av avfall som anges i 3 § får inte tas ut av fartyg eller ägare. Vad nu sagts utgör inte hinder mot att kostnaderna för verksamheten täcks genom hamnavgift eller motsvarande generella avgifter.

6 § Den som avser att avlämna oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten till en mottagningsanordning som avses i 1 § skall lämna uppgifter om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet som har betydelse för behandlingen.

Ett fartyg får inte lastas eller repareras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagnings- och behandlingsanordning som avses i 1 § första stycket, om han underlåter att omhänderta oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyget. För de fall som avses i 1 § andra stycket meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser motsvarande föreskrifter om förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet.

I fråga om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter i de hänseenden som avses i första och andra styckena.

7 § Den som svarar för de mottagningsanordningar som avses i 1 – 3 §§ skall se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om anordningarnas utformning och drift. Lag (2000:847).



8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om skyldighet att

1. från fartyg lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning,
2. i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, utom i de avseenden som avses i 6 §,
3. vidta åtgärder i samband med mottagandet och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg samt
4. upprätta avfallshanteringsplaner. Lag (2000:847).

10 kap. Ansvar m.m.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 7 §, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller miljöbalken,

5 § Till böter döms

1. den som uppsåtligen bryter mot förbud som gäller enligt 3 kap. 4 § första stycket eller 5 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § andra stycket,
2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 6 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av denna paragraf,
3. den som uppsåtligen lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att erhålla ett certifikat som utfärdats med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

11 kap. Övrigt

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från 2 kap. 2 § första stycket samt 3 kap. 1 § första stycket, 4 § första stycket och 5 § denna lag. Vid meddelande av undantag får särskilda villkor föreskrivas.

3 § Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Detsamma gäller i fråga om undantag som avses i 2 §.



Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg utfärdades 1980-10-30 och har sedan reviderats vid ett flertal tillfällen. Den senaste och mest genomgripande revideringen återfinns i Förordningen (2000:1151), vilken tillkom med anledning av Östersjöstrategin och trädde ikraft 2001-04-01.

Här nedan återges de bestämmelser som torde vara av störst intresse för hamnarna vid mottagning av avfall från fartyg.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

2 § Föreskrifter som avses i 1 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelas av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket meddelar också föreskrifter om vad som vid tillämpningen av denna förordning förstås med hamn, rent barlastvatten, rent läsvatten och kemikalietankfartyg.

3 kap. Mottagning av avfall från fartyg

1 § Om det finns särskilda skäl får Sjöfartsverket medge att en behandlingsanordning enligt 3 kap. 1 § första stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg får användas även om den är belägen på en annan plats än där olja lastas eller oljetankfartyg repareras.

2 § Utöver vad som föreskrivs i 3 kap. 1 § första stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall det finnas anordningar för mottagning av oljehaltigt barlast eller tankspolvatten på sådana platser inom Sveriges territorium där

1. oljetankfartyg lastas med annat än olja,
2. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen lastas,
3. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras,
4. annat fartyg än oljefartyg repareras.

Finner Sjöfartsverket att det med hänsyn till verksamhetens art eller omfattning behövs anordning för behandling av det förorenade vattnet, meddelar verket föreskrifter om detta.

Ansvarig för att det förorenade vattnet kan tas emot och i förekommande fall behandlas är i de fall som avses i första stycket 1 avlastaren, 2 hamnens innehavare, 3 den som driver bunkringsverksamheten och 4 den som driver reparationsverksamheten.



3 § Anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja (bulkkemikalier) skall finnas på de platser inom Sveriges territorium där

1. dylika kemikalier lossas, om det efter lossningen från fartygens tankar i dessa finns kvar sådana lastrester av bulkkemikalier som inte får släppas ut från fartyg,
2. tankfartyg lastas, om det från tank som lastas måste avlägsnas barlastvatten eller tankspolvätska innehållande lastrester av bulkkemikalier för att lastningen skall kunna ske,
3. tankfartyg som har använts för transport av sådana kemikalier repareras, om barlastvatten eller tankspolvätska innehållande lastrester av bulkkemikalier måste avlägsnas från fartyget för att reparation skall kunna utföras.

Ansvarig för att det finns behövliga mottagningsanordningar är i de fall som avses i första stycket 1 den som mottager kemikalierna, 2 avlastaren och 3 den som driver reparationsverksamheten.

4 § Finner Sjöfartsverket att anordningar för mottagning av förorenat barlast- och tankspolvatten behövs även på andra platser än vad som sägs i 3 kap. 1 § första stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, samt 3 kap. 2 och 3 §§ denna förordning, får verket meddela föreskrifter om detta. Sjöfartsverket får då även meddela föreskrifter om vem som svarar för dessa anordningar.

5 § Mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten skall finnas i alla hamnar.

I de hamnar där hamnavgift eller motsvarande generell avgift tas ut för utnyttjande av hamnen ansvarar den som tar ut avgiften för att mottagningsanordningar finns tillgängliga och uppfyller de krav som ställs i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning. I övriga hamnar svarar fastighetsägaren för mottagningsanordningarna.

6 § I fråga om anordning som avses i 3 kap. 2 § denna förordning skall 3 kap. 4 § första stycket och 6 § första stycket och andra stycket första meningen lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg tillämpas.

Någon avgift får inte tas ut av fartygens redare eller ägare för mottagning av sådan tankspolvätska som skall mottagas enligt 8 §.

7 § Den som avser att avlämna barlastvatten eller tankspolvätska, som innehåller lastrester av bulkkemikalier, till en mottagningsanordning som avses i 3 § skall lämna uppgifter om ämnen i vattnet eller vätskan som har betydelse för behandlingen. Närmare föreskrifter om lämnande av sådana uppgifter meddelas av Sjöfartsverket.



8 § Fartygstank från vilken lossats bulkkemikalier som Sjöfartsverket bestämmer skall rengöras från lastrester i enlighet med vad verket föreskriver. Tankspolvätska från rengöringen skall avlämnas till en mottagningsanordning, som avses i 3 § första stycket 1, innan fartyget avgår. Den som svarar för anordningen är skyldig att motaga tankspolvätskan om fartyget lossats hos honom.

9 § Tankfartyg får inte

1. lastas hos den som svarar för att det finns behövlig mottagningsanordning som avses i 3 § första stycket 2, om denne inte från tank som skall lastas mottager sådant barlastvatten eller sådan tankspolvätska innehållande lastrester av bulkkemikalier som måste avlägsnas för att lastning skall kunna ske,
2. repareras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagningsanordning som avses i 3 § första stycket 3, om denne inte mottager sådant barlastvatten eller tankspolvätska innehållande lastrester av bulkkemikalier som måste avlägsnas från fartyget för att reparation skall kunna utföras.

10 § Utan hinder av 3 kap. 6 § första stycket denna förordning får innehavare av hamn, i fall som avses i 3 kap. 2 § första stycket 2 förordningen, ta ut avgift av fartygs avlastare för mottagning eller behandling av förorenat barlast- eller tankspolvatten, om inte avlastaren gentemot innehavaren har åtagit sig att ombesörja mottagning eller behandling.

11 § Föreskrifter enligt 3 kap. 7 § samt 8 § 2 och 3 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelas av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket prövar om en mottagningsanordning motsvarar de föreskrifter om utformning och drift som verket har meddelat med stöd av första stycket.

Om tillstånd- och anmälningsplikt i fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar finns bestämmelser i 9 kap. miljöbalken och förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

12 § Innan ett fartyg avgår från en svensk hamn skall det till en mottagningsanordning avlämna allt sådant avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift och som det är förbjudet att släppa ut. Sjöfartsverket får meddela närmare föreskrifter om denna skyldighet. Sjöfartsverket får även meddela föreskrifter om skyldigheten att avlämna lastrester.

13 § Den som ansvarar för en mottagningsanordning skall efter samråd med kommunen upprätta en avfallshanteringsplan. Sjöfartsverket får meddela närmare föreskrifter om sådana planer.

För att kontrollera om fartyg fullgjort sina skyldigheter att lämna iland avfall eller att fartyg följt de regler för utsläpp av avfall till



sjöss som antagits nationellt och internationellt kan Sjöfartsverket och Kustbevakningen kontrollera de dagböcker m.m. som fartyg är skyldiga att föra. Detta regleras i 5 kap. *Dagböcker m.m.*

5 kap. Dagböcker m.m.

1 § På svenskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 skall befälhavaren föra oljedagbok. På oljetankfartyg som är mindre än nu sagts skall föras motsvarande anteckningar av mindre omfattning i enlighet med vad som föreskrivs av Sjöfartsverket.

2 § På svenskt kemikalietankfartyg skall befälhavaren föra lastdagbok.

4 § Närmare föreskrifter om oljedagböcker och lastdagböcker samt om kontrollen av sådana dagböcker och av motsvarande anteckningar på utländska fartyg meddelas av Sjöfartsverket.

9 kap. Övrigt

1 § Sjöfartsverket får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från de bestämmelser som anges i 2 kap. 2 § första stycket, 3 kap. 1 § första stycket eller 3 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i annat hänseende än som anges i denna förordning eller från bestämmelserna i 3 kap. 2, 3, 5, 12 och 13 §§ eller 5 kap. 1 och 2 §§ förordningen. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

Förklaring:

2 kap. 2 § första stycket lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg säger att olja inte får släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dess vattenområden.





2. Mottagningsanordningar – allmänt

Förklaringar lämnas i detta kapitel i form av svar på frågor kring de enskilda paragraferna i *Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12)*.

Eftersom den föreskrivna avfallsplaneringen är något nytt för flertalet svenska hamnar, och den kan synas svår att genomföra, ägnas ett särskilt kapitel åt denna.

På vilka hamnar äger föreskriften tillämpning?

Se 1 kap. 1 och 2 §§.

Föreskriften äger tillämpning på de svenska hamnar och varv som tar emot handelsfartyg, örlogsfartyg och fiskefartyg. Dock äger föreskrifterna inte tillämpning i de hamnar som uteslutande används av örlogsfartyg eller fritidsbåtar liksom de inte heller gäller för varv som uteslutande används av sådana fartyg. För fritidsbåtshamnar meddelar Sjöfartsverket särskilda föreskrifter.

Av definitionen av *fiskehamn* framgår att små bryggor och enkla förtöjningsplatser, som avses användas av enstaka små fiskebåtar för hemmafiske vilka inte har behov av att lämna iland avfall till en särskilt anordnad mottagningsanordning, inte omfattas av begreppet fiskehamn. Därför gäller inte heller föreskriften för dessa.

Vilka slags avfall är den enskilda hamnen eller varvet skyldig att omhänderta?

Det enkla svaret är: *allt avfall som fartyg har behov av att lämna iland!*

Generellt indelas fartygsavfallet i de två kategorierna

- ♦ fartygsgenererat avfall och
- ♦ lastrester.

Till det *fartygsgenererade avfallet* hör allt avfall som uppstår i samband med ett fartygs drift, såsom oljerester som uppkommer i fartygs maskinrum (s.k. sludge, vari ingår spilloljerester och oljehaltigt länsvatten), hushållsavfall, kasserad utrustning inklusive kasserad fiskeutrustning, bifångst av plast och annat icke biologiskt nedbrytbart material från fiskefartyg, avfall som uppkommer i samband med stuvning och hantering av last ombord såsom ströbrädor, lastpallar, förpacknings- och täckningsmaterial, plywood, stålband och vajersling, färgrester och rester av allahanda kemikalier som använts ombord, kasserade lysrör och ackumulatorer (batterier) samt



kasserad sjukvårdsutrustning och medicinrester. Till det fartygs-genererade avfallet räknas även toalettavfall – också det som upp-kommit ombord på passagerarfartyg.

Flera rederier med passagerarfartyg väljer att även lämna iland gråvatten, trots att något utsläppsförbud för närvarande inte finns. Även detta avfall skall ses som fartygs-genererat och hamnarna är skyldiga att ta emot det utan särskild avgift (no-special fee).

Med *lastrester* menas inte bara de eventuella rester av last som kan finnas kvar ombord efter avslutad lossning, utan även rester av last som omhändertagits vid rengöring av lastrum eller lasttankar inkluderande förorenat barlast- och tankspolvatten eller tankspol-vätska, samt det överskott och spill som uppkommer i samband med lastning och lossning (t.ex. i spilltråg under lastmanifoldrar på tank-fartyg).

Nu begärs det emellertid inte att varje hamn skall hålla mot-tagningsanordningar för allt tänkbart avfall – det skulle vara orim-ligt att t.ex. en hamn som aldrig anlöps av tankfartyg skulle behöva ha mottagningsanläggningar för oljehaltigt barlastvatten eller kemikalierester från kemikalietankfartyg. Men mottagningsan-ordningar skall finnas för allt det avfall och de mängder som de fartyg som *normalt* anlöper hamnen *har behov* av att lämna iland.

Då det gäller reparationsvarv skall mottagningsanordningar fin-nas för det avfall som måste lämnas iland för att reparationerna skall kunna genomföras. Inget avfall får lastas ombord igen!

Vem skall tillhandahålla mottagningsanordningar?

Se 1 kap. 3 §, 2 kap. 1 § och 3 kap. 1 §.

Generellt sett skall följande verksamhetsutövare hålla mottag-ningsanordningar för fartygs-genererat avfall och lastrester:

1. I 3 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg samt 3 kap. 2 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg framgår att det är *den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet* som skall svara för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar för det *oljehaltiga barlast- eller tankspolvattnet* som behöver läm-nas iland.
2. I 3 kap. 3 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förore-ning från fartyg framgår att det är *den som mottar kemikalielast respektive lastar ut kemikalier* om ytterligare tankrengöring måste ske innan lastningen *eller driver reparationsverksamhet*, som skall svara för att det finns behövliga mottagnings-



anordningar för det *barlastvatten eller den tankspolvätska* som behöver lämnas iland.

3. I 3 kap. 5 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg framgår att det är *den som tar ut hamnavgift eller motsvarande generell avgift* för utnyttjande av hamnen som svarar för att mottagningsanordningar *för annat av fall än förorenat barlast- och tankspolvatten* – således det fartygsgenererade avfallet. I de fall någon sådan avgift inte tas ut ansvarar *fastighetsägaren* för mottagningsanordningarna.

Anmärkning:

I många hamnar finns privata kajer eller terminaler inom hamnområdet, ofta tillhörande industrier, som inte tar ut hamnavgifter eller andra generella avgifter från fartygen som anlöper dessa. Emellertid tar hamnen, som disponerar hamnområdet, ut en s.k. fartygshamnavgift för att hålla farleder m.m. Detta har då av ägarna till de privata kajerna eller terminalerna tolkats som att hamnen eftersom den tar ut fartygshamnavgiften också skulle vara skyldig att omhänderta det fartygsgenererade avfallet från fartygen. Sjöfartsverket anser dock att denna avgift är en farledsavgift, som inte kan berättiga ett krav på avfallsmottagning, varför 3 kap. 1 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) föreskriver, att i de fall en hamn debiterar ett fartyg en avgift för passage genom hamnområdet, utan att fartyget anlöper hamnens kajer, är denna hamn inte ansvarig för att ta emot avfall från detta fartyg. Ägarna till de privata kajerna eller terminalerna har därför att själva omhänderta avfallet från de fartyg som anlöper dessa, vare sig de tar ut avgift av fartygen eller ej.

Måste en hamn, kaj eller brygga som inte längre trafikeras hålla mottagningsanläggningar?

Om hamnen, kajen eller bryggan inte kommer att trafikeras av något slags fartyg inom en förutsägbar framtid behöver mottagningsanläggningar inte finnas.

Måste en hamn där fartygen inte har behov av att lämna avfall hålla mottagningsanläggningar?

Se 1 kap. 4 §.

Det är enligt såväl Östersjöstrategin som EU-direktivet obligatoriskt att lämna iland visst avfall vid varje hamnanlöp, varför det är osannolikt att ett fartyg överhuvudtaget inte skulle ha något behov. Då det gäller skärgårdstrafiken med mindre passagerarfartyg finns



oftast bara behov av att lämna avfall i en av de hamnar fartygen anlöper. I dessa och liknande fall kan Sjöfartsverket efter ansökan medge undantag från tillhandahållande av mottagningsanordningar om Verket finner detta vara skäligt. Se även kapitel 3. Avfallsplanering i denna skrift.

Får avgift tas ut av fartygen för avfallsmottagningen?

Se 3 kap. 1 och 2 §§.

Sverige har sedan början av 1980-talet tillämpat det s.k. no-special fee systemet för att täcka hamnens kostnader för mottagningen av det *fartygsgenerade* avfallet och den efterföljande hanteringen och kvittblivningen av detta. Systemet innebär att hamnen har rätt att ta ut en avgift av fartyget, men denna får inte vara beroende av den mängd eller typ avfall som fartyget lämnar iland.

Hamnen har rätt att själv bestämma avgiftens storlek. Dock skall avfallsmottagningsavgiften, enligt såväl Helsingforskonventionens Rekommendation 19/8 som EU-direktivet vara transparent, d.v.s. avgiftens storlek skall redovisas för fartyget eller dess ägare.

För mottagning av lastrester från olje- och kemikalietankfartyg får någon avgift inte tas ut. Lastrester från oljetankfartyg (oljehaltigt barlastvatten, tankspolvatten och slop) skall tas omhand av dem som lastar ut fartygen och lastrester från kemikalietankfartyg (kontaminerat barlastvatten och tankspolvätska) skall tas emot av dem till vilka fartygen lossar.

Får olika avgifter tas ut för olika typer av fartyg?

Eftersom olika typer av fartyg lämnar olika mängder avfall skulle stor orättvisa snart inträda om hamnen tog ut samma avgift för alla fartyg som anlöper denna. Av denna anledning medger regelverket hamnen att indela fartygen i kategorier. Kategoriseringen innebär således att samma kategori av fartyg skall betala samma avgift.

På grund av olikheten mellan hamnarna och trafiken på dessa anser Sjöfartsverket att det är lämpligast att hamnarna själva beslutar om hur kategoriseringen skall ske, varför något direktiv inte lämnas. Denna bör dock, såväl enligt HELCOM:s anvisningar som EU-direktivet, göras med avseende på fartygets bruttodräktighet, men eftersom olika fartygstyper med likartad bruttodräktighet kan producera högst olika mängder avfall kan andra kriterier finnas vara mera rättvisa och därför bättre. Fartygstyp (t.ex. styckegods-fartyg, tankfartyg, passagerarfartyg) och/eller linje kan vara lämpliga kriterier.



Får hamnen differentiera avfallsavgifterna för att åstadkomma en förbättrad avfallshantering?

Hamnen har, som ovan nämnts, rätt att sätta avgiftens storlek efter de kategorier fartyg, som hamnen finner lämpligt, men *hamnens avgiftssystem får inte vara utformat på ett sådant sätt att fartygen kan spara pengar på att dumpa avfallet i havet*. Hamnen har vidare rätt att ge rabatt på avgiften om fartyget uppfyller vissa i förväg uppställda kriterier för att minska avfallsmängderna eller för att möjliggöra ett mera miljöriktigt omhändertagande av avfallet (t.ex. källsortering).

Avfallsminimering

Avfallsminimering ombord kan uppmuntras genom en sänkt avfallsavgift inom no-special fee systemets ramar. Dock måste hamnen, innan en sådan sänkt avgift medges, försäkra sig om att avfallet verkligen tas iland. Fartyget skall således för hamnen kunna påvisa ett system för avfallsminimering, som inte strider mot gällande internationella eller nationella regelverk.

Eftersom förbränning ombord är ett ofta förekommande sätt att minska avfallsmängderna som måste lämnas iland, erinras det om rådande förbud mot användning av avfallsförbränningsanläggningar ombord på fartyg som befinner sig på territorialvatten tillhörande östersjöstat.

Källsortering

Ett stort problem för många hamnar är de kommunala renhållningsverkens krav på avfallsseparation. Eftersom sådana krav inte finns i vare sig MARPOL-konventionen eller någon annan internationell konvention är fartygen inte heller skyldiga att separera sitt avfall. Till yttermera visso har skilda kommuner olika krav på separation beroende på hur de i sin tur kan behandla avfallet. De kommunala renhållningsverken tar ofta ut en kraftigt förhöjd avgift för omhändertagande av icke separerat avfall.

För att i viss mån kunna sänka sina avfallshanteringskostnader kan det vara lämpligt att hamnen vid förhandlingar med rederierna söker förmå de fartyg som frekvent trafikerar hamnen att separera avfallet enligt de krav som ställs på hamnen. Hamnen kan också söka få fartygen att separera sitt avfall genom att ta ut en lägre avfallskostnad för separerat avfall – något som regelverket ger utrymme för.



Pumpkapacitet

Fartyg skall själva kunna pumpa iland sitt oljehaltiga maskinrumsavfall. Ibland kan avlämningen ta orimligt lång tid på grund av dålig pumpkapacitet eller dålig värmning av sludgen, vilket senare gör den trögflytande och svårpumpad. Det finns inga internationella normer för pumpkapaciteten och Sverige kan inte ensidigt införa sådana. I Sjöfartsverkets föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1985:19) om åtgärder mot förorening från fartyg anges som ett allmänt råd att fartyget bör kunna pumpa oljehaltigt avfall med en kapacitet som inte understiger 5 m³ per timme. Kapaciteten är vald med hänsyn till att även mindre fartyg bör kunna klara den.

Eftersom hamnarna har möjlighet att differentiera sina avfallshanteringsavgifter kan de genom rabatter uppmuntra till bättre pumpkapaciteter.

Kan hamnen begära att fartyget skall förhålla till en särskild kajplats som iordningstälts för avfallsmottagning?

Se 2 kap. 2 §.

Nej! En förhållning för detta ändamål betraktas såväl i Sverige som internationellt som att hamnen orsakar fartyget en *otillbörlig försening* (undue delay enligt MARPOL-konventionen). Enligt EU-direktivet skulle fartyg då ha rätt till skadestånd från hamnens sida. Mottagningen skall ske på en för fartyget ändamålsenlig kajplats, vilken i allmänhet är den där gods eller passagerare omsätts.

Dock kan det av säkerhetsskäl, t.ex. vid lossning eller lastning av farliga vätskor och gaser i bulk, eller vid hantering av visst farligt gods i förpackad form, vara lämpligt att förhålla fartyget till en säkare kajplats. Detta är tillåtet.

Vad gäller ilandlämning av toalettavfall från mindre fartyg i skärgårdstrafik, mindre fartyg i kustnära trafik och fiskefartyg kan det, som framgår under kapitel 3 *Avfallsplanering*, vara skäligt att låta dessa förhålla till lämplig kajplats där det finns tillkopplingspunkt till det kommunala avloppsnätet.



När har fartyget rätt att lämna iland avfallet?

Se 3 kap. 3 och 4 §§

I många hamnar sker lossning och lastning utanför hamnens ordinarie arbetstid. Om fartyget omsätter gods eller passagerare utanför denna och inte ligger inne under någon del av den ordinarie arbetstiden måste avfallet tas emot under s.k. övertid, även om det blir dyrare för hamnen. Det är inte rimligt att begära att fartyget skall ligga kvar i hamnen i avvaktan på att den ordinarie (och för hamnen mindre kostsamma) arbetstiden skall inträffa. Därtill är fartygets liggetidskostnader alltför höga.

Däremot kan det vara rimligt att de fartyg eller kategorier av fartyg som vanligen omsätter gods eller passagerare i hamnen utanför den ordinarie arbetstiden får betala en högre generell avfallsavgift.

Det kan av brandsäkerhetsskäl vara farligt att hämta avfall med motorfordon vid sidan av ett fartyg som lastar, lossar eller ombord har visst förpackat farligt gods, brandfarliga oljeprodukter, gaser eller kemikalier i bulk. Se vidare anvisningarna under frågan *Behöver särskilda säkerhetsregler iakttas vid ilandlämning av avfall?*

Hur skall avfallsmottagningen gå till?

Se 3 kap. 5, 6 och 7 §§.

Mottagningen skall alltid ske på det för fartyget mest lämpliga sättet. Detta för att avfallslämningen inte skall bli så betungande för fartyget att det istället väljer att dumpa avfallet i havet.

På ofta förekommen anledning bör det i sammanhanget påpekas att fartyget skall kunna pumpa oljehaltigt maskinrumsavfall, ballast- och tankspolvatten samt slop till mottagningsanläggningen iland. För sludge och slop anser Sjöfartsverket att fartyget bör kunna pumpa åtminstone 5 m³ per timma, men eftersom denna kapacitet inte finns angiven i något av de internationella regelverken kan Verket inte kräva detta. Om ett fartyg inte klarar att pumpa med egen pump kan en slamsugningsbil komma att behöva användas för att suga. Fartyget får stå för kostnaderna för slamsugningsbilen, eftersom denna ersätter fartygets pump. Sjöfartsinspektionen bör kontaktas omedelbart då det konstaterats att fartyget inte klarar sina åligganden gentemot hamnen för att tillse att fartyget uppfyller kraven enligt internationella och nationella bestämmelser.

För att förhindra slangbrott på grund av användning av olämpliga eller uttjänta slangar skall den som ansvarar för mottagningsanordningen tillhandahålla sådana. De skall vara avsedda för den pro-



dukt som skall pumpas och vara provtryckta under den senaste 12-månaders perioden. Anledningen till att fartygets slangar inte skall användas, är att något krav på provtryckning av sådana inte finns för den internationella sjöfarten.

Behöver särskilda säkerhetsregler iakttas vid ilandlämning av avfall?

Se 3 kap. 8 och 9 §§.

Ja! Vid ilandlämning av oljehaltigt maskinrumsavfall och annat avfall som kan påverka säkerhet eller miljö måste särskilda säkerhetsregler iakttas. Dessa återfinns i bilagan till föreskriften.

Som ovan nämnts, får motordrivna fordon och flytetyg inte befinna sig inom den s.k. riskzonen för tankfartyg som lastar eller lossar brandfarlig vätska, gas eller kemikalie. Detta gäller även invid andra fartyg som lastar eller lossar visst farligt gods i förpackad form. Säkerhetsområdet är i allmänhet 25 meter från lasthanteringsutrustningen eller annan utrustning där brandfarlig eller explosiv gas kan finnas, men området kan behöva utsträckas allt efter omständigheterna.

För sådana fartyg får avfallshämtningen anordnas innan lasthanteringsoperationen påbörjats eller efter det att den avslutats och man, då det gäller tankfartyg, konstaterat att brandfarlig gas inte förekommer på fartygets däck, på kajen eller i andra utrymmen som berörs av hämtningen.

Då det är fråga om fartyg som lastar, lossar eller ombord har visst farligt gods skall man innan hämtningen försäkra sig om att detta gods inte hanteras, är uppställt eller stuvat så att avfallsavlämningen kan medföra fara.

Dessa anvisningar bör ingå som regler i hamnens *driftsföreskrifter*.

Vidare bör hamnen i sin *larm- och åtgärdsplan* föreskriva vilka som skall larmas och vilka åtgärder som skall vidtas i händelse av utsläpp av miljöskadligt eller på annat sätt farligt avfall på land eller i vattnet. I 3 kap. 9 § anges endast vissa generella åtgärder, vilka således bör kompletteras av den enskilda hamnen och anpassas till förhållandena i denna.



Varför är hamnen tvungen att förse fartygen med mottagningsbevis på ilandlämnat avfall?

Se 4 kap. 1 och 2 §§.

I enlighet med internationella överenskommelser om hamnstatskontroll liksom enligt EU-direktivet om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester skall de enskilda staterna kontrollera minst 25 % av det antal fartyg som anlöper deras hamnar genom s.k. hamnstatskontroller. Härvid skall kontroll ske av bl.a. fartygens oljedagböcker (gäller tankfartyg med en bruttodräktighet över 150 och övriga fartyg med en bruttodräktighet över 400), lastdagböcker (gäller olje- och kemikalietankfartyg) och avfallsdagböcker (gäller fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet över 400 eller som normalt har 15 personer eller fler ombord).

Enligt MARPOL-konventionen skall fartygen förutom nämnda dagböcker kunna förete kvitton på ilandlämnat avfall vid hamnstatskontroll. Av denna anledning är avfallsmottagarna skyldiga att lämna kvitton till fartygen.

Då det gäller mottagning av oljehaltigt maskinrumsavfall samt barlast- och tankspolvatten torde det inte vara så svårt att lämna kvitto, eftersom avlämningen för det mesta sker till en bemannad mottagningsanläggning (tankbil eller slamsugningsbil). Svårare blir det för hamnarna att veta hur mycket hushållsavfall och annat fast avfall samt toalettavfall det enskilda fartyget har lämnat. Här får hamnarna gå på de uppgifter som fartygen lämnar i samband med sina förhandsanmälningar av ilandlämningsbehovet.

Om det är så att en hamn inte kunnat ta emot avfallet från ett fartyg, t.ex. beroende på att en mottagningsanordning varit trasig eller ur bruk, måste hamnen också förse fartyget med ett intyg om detta. Fartyget kan annars råka i svårigheter vid en hamnstatskontroll eller anmäla hamnen till sin flaggstat för att inte ha de mottagningsanläggningar som hamnen är skyldig att ha. I det senare fallet riskerar hamnen att föras upp på IMO:s lista över hamnar som inte har tillräckliga mottagningsanläggningar och som därför bör undvikas av sjöfarten.

Hur skall en handels- eller industrihamn informera trafikanterna om sina mottagningsanläggningar?

Se 5 kap. 1 §.

För att fartygen som besöker hamnen skall kunna lämna iland sitt avfall på ett för alla parter smidigt sätt är det lämpligt att hamnen



informerar om sina mottagningsanläggningar och hur hamnen förväntar sig att ilandlämningen skall gå till.

Enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) skall informationen till fartygen åtminstone innehålla

1. Adress, telefonnummer, telefax eller e-post dit anmälan om avlämning av avfall skall göras.
2. Karta eller skiss som visar var mottagningsanordningar för olika slag av avfall är belägna i hamnen.
3. Förteckning över de slag av avfall som normalt omhändertas i hamnen.
4. Beskrivning av avlämningsförfarandet.
5. Beskrivning av avgiftssystemet i hamnen.
6. Beskrivning av hur fartygen till hamnen kan rapportera de brister som framkommit hos mottagningsanordning.

Några kommentarer till dessa punkter:

1. Adress, telefonnummer m.m. är en information som fartygen måste ha minst 24 timmar innan de anlöper hamnen för att kunna informera hamnen om sina behov. Därför är det lämpligt att fartygets rederi eller mäklare underrättas på förhand.
2. Någon förklaring torde inte behövas.
3. Hamnen är skyldig att hålla mottagningsanläggningar för det avfall som de fartyg som normalt anlöper hamnen har behov av att lämna iland. Skulle ett fartyg ha behov av att lämna annat avfall eller större kvantiteter än vad som normalt hanteras måste hamnen ta hand om detta utan särskild kostnad för fartyget! Kostnaden får täckas genom det generella uttaget för hamnens avfallsmottagning.
4. En kort beskrivning över vad som ankommer på fartyget för att avfallslämningen skall kunna ske på ett smidigt sätt. T.ex. kan hamnen föreskriva
 - ♦ att fartyget skall tillhandahålla personal för koppling av slangar ombord;
 - ♦ att fartygets anslutning för avlämning av maskinrumsavfall är utförd enligt internationell standard med uttag på däck;
 - ♦ att trycket i ledning mellan fartyget och mottagningsanordningen iland inte får överstiga 0,6 MPa (6 kp/cm²);
 - ♦ att väntetiden för en bemannad mottagningsanordning (t.ex. slamsugningsbil) inte får överstiga 15 minuter;
 - ♦ att fat innehållande farligt avfall skall vara varaktigt märkta med innehåll och fartygets namn, försedda med tätslutande lock samt vara i gott skick;
 - ♦ var i hamnen sådana fat liksom övrigt miljöfarligt avfall skall avlämnas (avlämningsplatsen skall finnas inom rimligt gångavstånd från fartygets kajplats); samt



- ♦ att matavfall och annat avfall som kan sprida smitta, orenlighet eller dålig lukt skall vara väl förpackat

Dessutom bör hamnen här upplysa fartyget om de önskemål på avfallsseparation som hamnen ställer.

Det skall i detta sammanhang påpekas att det inte existerar vare sig nationella eller internationella krav på att fartyg skall separera sitt fasta avfall (MARPOL-konventionens Annex V) inför ilandlämning. Kraven kan därför inte hävdas gentemot fartyget, utan avfallsseparationen får ske på frivillighetens väg. Med anledning härav är det lämpligt att ha så få sorteringsbegrepp som möjligt. Dessa kan lämpligen vara:

- ♦ Brännbart icke farligt avfall inkluderande matavfall.
- ♦ Icke brännbart icke farligt avfall.
- ♦ Farligt avfall.
- ♦ Medicinrester och avfall som kan sprida smitta.

Sjöfartsverket arbetar internationellt för att åstadkomma riktlinjer för hur separering av fast avfall skall gå till vid avlämning till mottagningsstation iland.

5. Beskrivningen över avgiftssystemet i hamnen är till för att upplysa fartyget om att hamnen tillämpar det i Sverige lagstadgade no-special fee systemet och att det således har rätt att lämna iland allt sitt avfall utan särskild kostnad.

Punkten innefattar även det krav på upplysning om avgiftens storlek för den kategori som fartyget tillhör enligt hamnens kategoriseringssystem. Dels har fartyget, enligt de internationella reglerna rätt till denna upplysning och dels ger detta en möjlighet för hamnen att påvisa att de kostnader fartyget måste betala beror på nationella myndighetskrav, som hamnen har att följa och som således ligger utanför hamnens kontroll.

6. Många gånger rapporterar fartyg brister på grund av att hamnarna inte tydligt nog har klargjort förutsättningarna för ilandlämningen eller på grund av andra kommunikationsproblem. För att förhindra onödigt rapportering är det lämpligt att ett fartyg först och främst tar upp eventuella problem direkt med hamnen. En upplysning om hur detta skall ske är därför på sin plats i hamnens information till fartygen.

IMO har fastställt ett särskilt formulär på vilket fartygen skall rapportera brister eller andra avvikelser mot gällande regler hos mottagningsanläggningar eller hamnar (MEPC Circ. 349). Detta formulär skall sändas in till respektive flaggstat, som i sin tur skall översända det både till IMO och till hamnstaten för utredning. IMO publicerar årligen en lista över de hamnar, som inte sköter sina åligganden beträffande mottagning av fartygsavfall som varning till trafikanter och andra presumtiva kunder till dessa hamnar.



Sätt att informera

Följande informationssätt kan vara lämpliga i hamnar där handelsfartyg lastas eller lossas:

- ♦ genom cirkulär till rederier och skeppsmäklare;
- ♦ genom fax eller e-post till fartygen;
- ♦ genom broschyrer (flerspråkiga) som delas ut till fartygen vid ankomst;
- ♦ genom hänvisningsskyltar (flerspråkiga);
- ♦ genom anslagstavlor (flerspråkiga) vid miljöstationer och andra anordningar där fartygsbesättningar kan göra sig kvitt fartygsavfall.

För hamnar med internationell trafik är det lämpligt att informationen ges såväl på svenska som på engelska och spanska. Hamnar med trafik från de baltiska staterna och Ryssland bör lämpligen även ge information åtminstone på ryska språket liksom mottagningskärlen bör vara märkta på ryska, eftersom detta språk är mer känt av fartygsbesättningar från dessa länder än engelska.

Hur skall en fiskehamn informera om sina mottagningsanläggningar?

Se 5 kap. 2 §.

Mycket beror naturligtvis på hamnens storlek; en mindre hamn med en fast hemmaflotta av fiskebåtar informerar t.ex. genom ett enkelt meddelande till fiskarena eller genom ett anslag på lämplig plats, medan den större hamnen där fisk landas från främmande båtar kan behöva informera dessa separat genom att t.ex. dela ut en informationsskrift eller anslå informationen på en väl synlig plats.

Om fiskehamnen inte är alltför stor kan en enstaka s.k. miljöstation anordnas på lämplig plats. Avfallskärlen bör märkas med vad de är avsedda för.

Spillolja från fiskefartyg kan tas omhand i mindre tankar eller fat. Dessa bör stå på en cementplatta med kanter, så att eventuella spill innehålls.

Suganordning bör finnas för tömning av toalettankar, liksom utslagsvask där besättningen på de mindre båtar som har löstagbara tankar kan tömma dessa.

Det måste anses acceptabelt att fiskebåtar får förhålla till en särskild kaj för att kunna tömma spillolja och toalettavfall.



Avfallsseparation efter hamnens krav bör inte förorsaka några svårigheter, men fast avfall bör åtminstone separeras i

- ♦ brännbart, icke farligt avfall;
- ♦ icke brännbart, icke farligt avfall;
- ♦ farligt avfall, vilket inkluderar utjänta ackumulatorer och batterier, lysrör, färg- och lösningsmedelsrester, etc;
- ♦ tågvirke, kasserade nät, m.m. av syntetmaterial; samt
- ♦ fiskavfall och matrester.

Kärl för färg- och lösningsmedelsrester kan bestå av slutna tomfat med lockförsedd tratt. Sopcontainerar för fisk- och matavfall skall vara täckta för att förhindra att avfallet sprids av fåglar samt för att så långt som möjligt förhindra dålig lukt.

Har hamnen möjlighet att täcka de merkostnader som uppstår p.g.a. att fartyg inte fullgör sina skyldigheter vid avfallsavlämningen?

De regler som ligger till grund för svaret på frågan är hämtade ur *Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2002:X) om ändring i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1985:19) med föreskrifter om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*. Eftersom föreskriften ännu inte är fastställd (oktober 2001) får reglerna, och således även svaret, anses vara preliminära.

Hamnar har rätt att debitera ett fartygs ägare eller redare de merkostnader som uppstår på grund av att

1. fartyget inte förhandsanmäler sitt behov av ilandlämning av avfall inom föreskriven tid (24 timmar före ankomst till hamnen, såvida inte resan varar mindre än 24 timmar eller fartygets information avseende hamnen blev tillgänglig mindre än 24 timmar före ankomsten, i vilket fall anmälan skall ske så snart hamnen är känd);
2. fartyget, vid avlämning av sludge, oljehaltigt länsvatten, oljelastrester och annat avfall som kräver hämtning vid fartygssidan, inte avlämnar avfallet vid överenskommen tidpunkt;
3. fartyget inte meddelar hamnen om innehållet av främmande substanser, lösningsmedel eller detergent i sludge, oljehaltigt länsvatten eller oljelastrester;
4. fat eller andra behållare som används för ilandlämning av sludge, oljehaltigt länsvatten eller lastrester inte är tätslutande, i god kondition och varaktigt märkta med innehåll och fartygets namn, eller inte ställs upp på den av hamnen anvisade platsen; samt
5. fartyget inte tillhandahåller personal för koppling och lösgöring ombord av slang mellan fartyget och mottagningsanordningen.





3. Avfallsplanering

Se 6 kap. Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12).

Syfte

Avfallshanteringsplanerna för fartygsavfall syftar till att säkerställa att hamnarna har tillräcklig kapacitet för att på ett tillfredsställande och miljömässigt riktigt sätt kunna ta emot och i sin tur göra sig kvitt det avfall som de fartyg som normalt anlöper hamnarna har behov av att lämna iland.

Genomförande

Avfallsplanering för fartygsgenererat avfall och lastrester i hamn är avsett att vara ett enkelt och flexibelt sätt att komma fram till den optimala lösningen på hur den enskilda hamnen skall kunna uppfylla sina skyldigheter enligt internationella konventioner och direktiv samt nationell lagstiftning att omhänderta avfallet från fartygen som trafikerar hamnen. Det finns ingen entydig regel för hur den enskilda hamnen skall ta fram och genomföra sin avfallsplan, eftersom hamnar opererar under vitt skilda betingelser. Huvudsaken är att hamnen uppfyller de krav som fartygen, hamnens övriga intressenter och miljövärdande myndigheter kan ställa på den. Fartyg skall under inga förhållanden kunna tjäna på att, i strid med gällande regelverk, dumpa avfallet i havet.

Sjöfartsverkets avsikt är att avfallsplaneringen skall kunna genomföras med ett minimum av byråkrati och kostnader för hamnarna. I många fall kan tidigare erfarenheter från mottagning av fartygsavfall användas. Dock vill Verket understryka, att i och med att avlämningen nu är obligatorisk vid varje enskilt hamnanlöp inom östersjöområdet kan bilden av avlämningsbehovet komma att förändras till fler avlämningar av mindre kvantiteter än vad som var fallet innan Östersjöstrategin trädde ikraft.

Hamnarna skall så långt som möjligt söka undanröja de hinder som gör att fartyg idag inte använder mottagningsanläggningar. Detta innebär

- ♦ att anläggningarna skall kunna ta hand om allt avfall som de fartyg som besöker hamnen normalt har behov av att lämna iland;
- ♦ att anläggningarna skall vara lätt tillgängliga;
- ♦ att anläggningarna skall vara lätta att använda; samt
- ♦ att en periodisk översyn skall göras för att säkerställa anläggningarnas fortsatta funktionalitet.



En viktig grundprincip vid avfallsplaneringen är att planen skall upprättas i samråd med hamnens trafikanter. Detta innebär att den eller de som i hamnen svarar för att fartygens avlämningsbehov tillgodoses bör rådgöra med såväl rederier och skeppsmäklare som befälhavare på de fartyg som trafikerar hamnen om avlämningsbehovet.

Vilka är skyldiga att upprätta avfallshanteringsplaner?

Se 6 kap. 1 §.

De hamnar, terminaler, lastageplatser, fiskehamnar, reparationsvarv, etc. som är skyldiga att hålla mottagningsanläggningar för fartygsavfall skall också upprätta en avfallshanteringsplan.

Om det finns flera terminaler eller privata kajer inom ett hamnområde kan dessa ha en gemensam avfallshanteringsplan.

Behöver varje brygga för skärgårdstrafiken ha egen mottagningsanläggning och avfallshanteringsplan?

Se 6 kap. 2 §.

I allmänhet har skärgårdstrafiken en större hamn, som skärgårdsbåtarna går ut från och där de förtöjer då de inte är i trafik. Det kan vara lämpligt att denna hamn är försedd med nödvändiga mottagningsanläggningar för det avfall dessa fartyg genererar. Således skall inte mottagningsanläggningar behövas i övriga hamnar för skärgårdstrafiken.

För att klargöra detta för tillsynsmyndigheten (Sjöfartsverket) kan en gemensam avfallshanteringsplan upprättas. Det skall klart framgå av denna vilka hamnar som ingår i fartygens rutter och i vilken eller vilka hamnar de lämnar iland sitt avfall. Se även vilka uppgifter som skall ingå i avfallshanteringsplanen enligt 6 kap. 5 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12).



Varför skall samråd ske vid upprättande av avfalls- hanteringsplanen och med vilka skall hamnen sam- råda?

Se 6 kap. 3 §.

Syftet med samrådet är att försäkra sig om att såväl fartygens som avfallsmottagarnas och myndigheters intressen tillvaratas vid anläggning och drift av mottagningsanläggningarna.

Samrådsförfarandet är en av hörnstenarna i avfallsplaneringen. Det viktigaste är naturligtvis att fartygens behov av avfallsavlämning tillgodoses, men också att mottagningen och den efterföljande hanteringen av avfallet överensstämmer med internationella konventioner och nationella lagar och regelverk. Därför skall inte bara rederier och enskilda fartyg som trafikerar hamnen konsulteras, utan även de relevanta myndigheterna såsom lokala miljö- och hälso- skyddsförvaltningar hos kommunerna och miljöenheterna hos länsstyrelserna. Enligt 3 kap. 13 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg skall samråd ske med den kommunala förvaltning som skall övervaka avfallsströmmarna inom kommunen.

Vidare skall mottagningen ske på ett ändamålsenligt sätt, varför också avfallsmottagares och transportörers synpunkter bör beaktas.

Avfallsmottagarna/transportörerna som hamnarna anlitar utgörs i allmänhet av enskilda företag som av myndigheterna godkänts för omhändertagande, transport och destruktion av farligt avfall samt kommunala renhållningsverk.

Vid samrådsförfarandet är det viktigt att uppmuntra till såväl avfallsminimering som återvinning. Ett stort problem i många hamnar är kravet på avfallsseparering, som kan skilja sig från en kommun till en annan. För att uppmuntra till en bättre avfallshantering inom kommunen och för att hålla hamnens avfallshanteringskostnader nere är det vid samrådet med de rederier som vanligtvis trafikerar hamnen angeläget att söka en lösning där avfallet redan ombord separeras i de fraktioner som kommunen föreskriver.

Samrådet är en fortgående process i den föränderliga värld som hamnen lever i. Varje ny trafikant kan ha sina särskilda behov, liksom kraven kan komma att förändras hos de kunder som anlitar hamnen under en längre tid. Ett fartygs behov av avfallsavlämning i en hamn beror till stor del på fartygets möjligheter att göra sig kvitt avfall i tidigare anlöpta hamnar samt med beaktande av gällande utsläppsbestämmelser.



I handels- och industrihamnar för kommersiell trafik kan det vara lämpligt att tillskriva ordinarie kunder om deras behov, medan fartyg som gör enstaka anlöp kan ges tillfälle att fylla i ett frågeformulär. Skeppsmäklare kan ibland också lämna besked om fartygens behov av mottagningsanläggningar.

Då det gäller fiskehamnar kan det vara lämpligt att hålla möten med lokala fiskeriföreningar. I mindre hamnar kan ett enkelt frågeformulär delas ut till båtägarna. Det kan i samband med förfrågan vara lämpligt att påminna om skyldigheten att lämna iland avfall liksom om de nya utsläppsreglerna.

Avfallsansvarig person?

Se 6 kap 4 §.

Allt flera hamnar, liksom deras kunder, söker idag miljöcertifiera sig, och den hamn som inte tar miljöfrågorna på fullaste allvar kommer sannolikt att ganska snart finna sig utkonkurrerad. I hamnarnas miljöarbete ingår att säkerställa att fartygen som besöker dem ges den service de behöver i form av mottagningsanläggningar för det avfall som genereras ombord. Att tillhandahålla mottagningsanläggningar för fartygsavfallet borde vara lika naturligt för en hamn som att tillhandahålla övriga anläggningar för att kunna ta emot fartyg och hantera deras laster.

För att säkerställa att planer för mottagning av fartygsavfallet utformas och genomförs på bästa sätt bör hamnens ledning försäkra sig om att fartygen ges en adekvat service i detta hänseende samtidigt som hamnens kostnader hålls på en rimlig nivå. En person skall därför utses att ansvara för avfallsplaneringen och det praktiska genomförandet av planerna. I 6 kap. 4 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) ställs till och med krav på detta. Personen ifråga bör vara direkt underställd hamnens ledning och rapportera direkt till denna. Ledningen bör också ge denna person de befogenheter och de övriga resurser som kan behövas.

För att den ”avfallsansvarige” skall kunna utföra sina arbetsuppgifter på ett för alla parter tillfredsställande sätt bör personen äga erforderliga kunskaper om bl.a. fartygens speciella behov, nationell lagstiftning och andra regelverk på området, internationella konventioner, direktiv och rekommendationer, fartygens utsläppsregler och möjligheter till avfallsminimering, olika sätt för avfallsmottagning, avfallsseparation, risker i samband med avfallshantering samt övergripande om återvinning och destruktion av avfall.



Hur gör man en analys av mottagningsbehovet?

För att kunna planera avfallsmottagningen och kunna bedöma typ- och kapacitetsbehov hos mottagningsanläggningarna behövs en noggrann analys av mottagningsbehovet.

Det är väl känt att otillräckliga eller svårtillgängliga mottagningsanläggningar, liksom mottagningsanläggningar där fartygen av en eller annan anledning måste betala för att få lämna iland avfall leder till utsläpp i havet i strid med gällande konventioner och lagstiftning. Många fartyg rapporterar inte sådana brister bl.a. på grund av rädsla för repressalier från hamnarnas sida, trots att såväl the International Maritime Organization (IMO) som Helsingforskommissionen (HELCOM) och ett flertal redareorganisationer uppmanar till detta.

Hamnen skall i första hand ta emot allt avfall som fartygen inte får släppa ut till sjöss, men i den mån fartyg också önskar lämna iland sådant avfall som får släppas ut är hamnen skyldig att ta emot detta.

På grund av att östersjöområdet är ett s.k. specialområde enligt MARPOL-konventionen och med anledning av de överenskommelser som gjorts mellan östersjöstaterna inom ramen för Helsingforskonventionen, gäller i östersjöregionen strängare utsläppsregler än inom de flesta andra områden världen över. Det bör i sammanhanget nämnas att även Nordsjön är ett specialområde vad gäller MARPOL-konventionens Annex I, där således oljehaltigt avfall inte får släppas ut.

Hamnen bör planera sina mottagningsanläggningar med den förutsättningen att fartygen kommer att lämna iland allt det avfall som inte får släppas ut och som de har ombord vid ankomst till hamnen. Inom östersjöområdet gäller också kravet på obligatorisk ilandlämning vid varje hamnanlop.

För att bedöma fartygens behov bör i första hand tas i beaktande de uppgifter som rederier, fiskeriorganisationer och enskilda fartyg lämnat, men eftersom det stora flertalet svenska hamnar tagit emot fartygsavfall i ett par decennier bör hamnarna nu ha en betydande erfarenhet, som i stor utsträckning kan tillämpas. Det finns också beräkningsmodeller för hur mycket avfall fartyg producerar, men dessa är ofta alltför teoretiska och komplicerade för att vara praktiskt tillämpbara, och bör således endast användas om inga andra medel står till förfogande.

Vid trålfiske förekommer det inte så sällan att fiskarna får ”bifångster” i form av plastsjok, större eller mindre, vilka lämpligen skall lämnas iland. Sådana bifångster kan vara nog så volymiösa,



varför hänsyn bör tas till dessa när man beräknar mottagningsbehovet i fiskehamnar.

Vid anordnandet av mottagningsanläggningar skall hamnen ta i beaktande hur återvinning och avfallsminimering ombord skall kunna uppmuntras.

Fartyg undantagna från obligatorisk ilandlämning

Det är också viktigt att ta i beaktande de mängder avfall som hamnen kan behöva ta emot p.g.a. att vissa fartyg erhållit undantag från skyldigheten att lämna i vissa hamnar på sin rutt. Dessa undantag berör i första hand färjetrafiken mellan två eller flera hamnar, där det skulle vara orimligt att lämna i varje hamn och kan gälla såväl oljehaltigt avfall som uppstått i fartygs maskinutrymmen som toalettavfall och fast avfall.

Innan sådana undantag utfärdas tillhör det sjöfartsadministrationerna i de länder vars hamnar berörs, att försäkra sig om att avlämningen kommer att ske på ett adekvat sätt. De berörda hamnarna kommer då att befrias från tillämpningen av det s.k. no-special fee systemet. D.v.s. att den mottagande hamnen får möjlighet att täcka sina ökade kostnader, medan de hamnar som inte behöver ta emot avfall inte heller skall ta ut avfallsavgift för det undantagna fartyget.

I Sverige meddelar Sjöfartsverket hamnarna denna rättighet, liksom att Verket meddelar undantag för de fartyg som berörs.

Det är fartygets redare som skall ansöka om undantag från obligatorisk ilandlämning. Redaren skall sända ansökan med tillhörande intyg från den mottagande hamnen eller det avfallshanteringsföretaget som valts till sjöfartsadministrationen i respektive hamnstat som berörs. Sjöfartsadministrationerna skall då gemensamt behandla ansökan genom samråd med varandra.

Rederier arrangerar direkt med avfallsmottagare

Det kan under vissa omständigheter vara lämpligt att låta enskilda rederier själva göra överenskommelse med avfallsmottagare. Detta gäller i första hand färjerederier och andra vars fartyg anlöper en hamn med hög frekvens. Sådana överenskommelser skall godkännas av Sjöfartsverket. I samband med ett godkännande befrias också hamnen från skyldigheten att ta ut den generella avfallsavgiften som no-special fee systemet innebär för det specifika fartyget. Det skall dock observeras, att även om överenskommelser träffats mellan ett rederi och en enskild avfallsmottagare fråntar inte detta hamnen skyldigheten att tillhandahålla tillräckliga mottagningsanläggningar också för dessa fartyg.



För den händelse att ett fartyg har en godkänd överenskommelse om undantag från den obligatoriska avfallsavlämningen i en hamn, men likväl önskar lämna iland avfall får dock hamnens generella avfallsavgift påföras fartyget.

Mindre kvantiteter avfall

Fartyg med kort tid till sjöss mellan hamnanlöpen medges i allmänhet inte undantag från obligatorisk ilandlämning av avfall. Där emot får fartyg, i enlighet med Helsingforskonventionens regler, behålla mindre kvantiteter oljehaltigt avfall som uppstått i fartygs maskinutrymmen ombord för lossning i en efterföljande hamn.

Således får upp till 25 % av den totala tankkapaciteten för oljeavfall från fartygs maskinutrymmen tas i anspråk innan avlämning behöver utföras. Detta under förutsättning att tillräcklig kapacitet finns i fartygets ordinarie tankar för att härbärgera det avfall som kan uppstå under resan till nästa hamn där avlämning kan ske. Dock undslipper inte fartyget att betala full avfallsavgift till hamnen i enlighet med no-special fee systemet även om det inte lämnar iland något avfall av denna anledning.

Fast avfall (MARPOL 73/78, Annex V) skall lämnas iland innan fartyget avseglar från hamnen medan övrigt avfall skall lämnas iland i överensstämmelse med reglerna i MARPOL-konventionen. Detta innebär t.ex. att fartyg får behålla toalettavfall, om det kan släppas ut till sjöss i enlighet med konventionens utsläppsregler.

Mottagningsanläggningarnas utformning, plats och tillgänglighet?

Syftet med planeringen av mottagningsanläggningarnas utformning, plats och tillgänglighet är att tillhandahålla anläggningar som svarar mot fartygens behov och är lätt tillgängliga för dessa.

Över- respektive underdimensionerade anläggningar är alltid kostsamma för hamnen. Om mottagningsanläggningarna är svårtillgängliga eller på annat sätt besvärliga att använda kan fartygen komma att välja att dumpa sitt avfall i sjön i strid mot gällande internationella konventioner och nationella lagar och regler.

Mottagningsanläggningar kan vara svårtillgängliga t.ex. på grund av att de befinner sig på en annan kajplats än den vid vilken fartyget lastar eller lossar, att det är långa avstånd till sopkärl, besvärligt att lyfta iland avfallet, mottagning vid tider som inte passar fartyget, överdriven byråkrati i samband med avlämningen och mycket annat.



Av MARPOL-konventionen framgår, som tidigare nämnts, att fartygen inte får förorsakas *otillbörlig försening* (undue delay) i samband med ilandlämnande av avfall. Detta begrepp omfattar även sådant som förorsakar fartygen otillbörligt besvär vid ilandlämningen.

Samråd med användarna är i detta sammanhang viktigt och av största värde.

Mottagning av oljeavfall och oljehaltigt länsvatten från maskinutrymmen

I stora hamnar och hamnar där fartyg ligger till ankars eller vid bojar kan speciella pråmar eller mindre oljetankfartyg vara lämpliga för att hämta avfallet.

I flertalet medelstora och mindre hamnar kan det dock vara åtskilligt bättre att ta hand om oljeavfall från fartygs maskinutrymmen (s.k. sludge) och oljehaltigt länsvatten med hjälp av tankbilar eller andra lätt flyttbara tankar. Det skall dock observeras att, om fasta anläggningar används för detta avfall, är det helt oacceptabelt att låta fartygen förhala. Detta är både kostsamt och medför tidspilan. Erfarenheten visar att de då hellre tar med avfallet till annan hamn (vilket strider mot kravet på obligatorisk ilandlämning) eller pumpar ut det i havet (vilket strider mot såväl internationella konventioner som nationella lagar).

I hamnar som endast anlöps av mindre handelsfartyg och fiskefartyg skall det finnas kärl i vilka besättningen kan tömma oljeavfallet, vilket då bärs iland. Sådana kärl bör vara utformade så att explosionsriskerna minimeras om besättningen skulle hålla brandfarlig vätska med låg flampunkt i dem. Således bör påfyllningen vara försedd med ett rör, som slutar strax över botten, för att förhindra urladdning av statisk elektricitet i kärlet.

Toalettavfall

I handelshamnar är det i allmänhet endast färjetrafik, skärgårds- trafik och mindre kustfartyg som behöver göra sig kvitt toalettavfall. Övriga fartyg torde kunna pumpa ut detta avfall på det avstånd från land som anges i internationella regelverk (12 nautiska mil från kusten eller yttre skären).

För färjetrafiken kan tillkopplingspunkter till det kommunala avloppsnätet anläggas på lämpliga ställen vid de kajplatser som färjorna nyttjar.

Skärgårdsfartygen är i allmänhet så små att de skäligen bör kunna förhala till en särskild kajplats där tillkopplingspunkt till det kommunala nätet anordnats.



Samma sak gäller mindre fartyg i kustnära trafik. Skulle emellertid ett sådant fartyg, eller annat för vilket särskild tillkopplingspunkt inte anordnats, begära att få lämna iland toalettavfall vid sin ordinarie kajplats får hamnen anlita entreprenör med slamsugningsbil.

För fiske- och arbetsfartyg skall på lämpligt sätt anordnas såväl tömningsmöjligheter för fasta som för portabla toalettankar. Fasta tankar kräver suganordning med koppling antingen till det kommunala avlopps nätet eller till en särskild uppsamlingstank, medan portabla tankar kan tömmas i s.k. utslagsvaskar eller, i vissa fall, i vanliga toaletter.

Hushållsavfall och annat fast avfall

Fartygens fasta avfall omhändertas lämpligen i sopkärl av passande storlek utplacerade på sådant avstånd från respektive kajplats att de kan nås utan större besvär. För stora fartyg kan sopkärlen behöva lyftas ombord med kran, alternativt köras ombord på ro-ro fartyg över rampen. Större tankfartyg kan ofta lyfta ombord och iland sopkärl med egna proviantbommar eller gantrykranar.

Fiskefartyg, som behöver göra sig kvitt uttjänta nät, annan förbrukad utrustning, fiskavfall och bifångst av t.ex. plast behöver större avfallscontainers strategiskt utplacerade på kajerna, medan mindre fiskebåtar klarar sig med soptunnor av ordinär storlek.

Vid planering för mottagning av hushålls- och annat fast avfall skall hänsyn tas till behovet av källsortering.

Miljöstationer

För att samla avfallsmottagningsanläggningarna på strategiska platser kan det vara lämpligt att anlägga s.k. miljöstationer, vilka i en handelshamn kan betjäna flera intill varandra liggande kajplatser, och i fiskehamnar hela hamnen, om den inte är allt för stor.

Vad skall avfallshanteringsplanen för en handels- och industrihamn innehålla?

Se 6 kap. 5 §.

6 kap. 5 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) lyder:

I avfallshanteringsplanen för en handels- och industrihamn skall följande uppgifter finnas.

1. Hamnens namn och adress samt ansvarig uppgiftslämnare och ansvarig person enligt 4 § samt på vilka sätt denna person är anträffbar.
2. Vilka fartygslinjer som reguljärt trafikerar hamnen.



3. Uppskattat antal fartygsanlöp per år, uppdelat i fartygskategorier.
4. Uppskattad mängd och slag av avfall som hamnen är skyldig att ta emot per år från de olika fartygskategorierna, samt underlag för uppskattningen.
5. Karta eller skiss som visar var fasta mottagningsanordningar och tillkopplingspunkter för avfall är belägna i hamnen.
6. Beskrivning av mottagningsanordningarna, inklusive deras kapacitet.
7. Beskrivning av avgiftssystemet för mottagning av avfall.
8. Vilken kommun eller vilket företag som omhändertar avfallet.
9. Vilka fartyg som ingått avtal med en från hamnen fristående avfallsmottagare.
10. Beskrivning av hur fartygen till hamnen kan rapportera brister som framkommit hos mottagningsanordningarna.
11. Hur fortlöpande samråd sker med hamnens nyttjare och andra berörda parter.
12. Hur hamnens nyttjare underrättas om hamnens mottagningsanordningar.

Några kommentarer till punkterna kan kanske vara till hjälp:

1. För den händelse tillsynsmyndigheten (Sjöfartsverket) behöver ytterligare klargöranden kring frågorna i avfallshanteringsplanen är dessa uppgifter nödvändiga. Med ansvarig person menas den person som hamnen utsett att ansvara för att avfallshanteringsplanen genomförs.
2. För att kunna bedöma att hamnens beräknade behov av mottagningsanläggningar är rimligt måste Sjöfartsverket få kännedom om den trafik hamnen har.
3. Olika fartyg genererar olika mängder avfall. För att kunna fakturera fartygen en så rättvis kostnad som möjligt för mottagningen av deras avfall är det lämpligt att hamnen delar in dessa i olika kategorier, vilka kan bero av fartygens bruttodräktighet, typ, maskinstyrka, linje etc. Eftersom olika hamnar trafikeras av olika slags fartyg är det lämpligt att den enskilda hamnen själv bestämmer hur fartygen skall kategoriseras.

Under denna punkt skall hamnen redovisa de olika kategorierna samt det uppskattade antalet fartygsanlöp per år och kategori.

4. Hamnen skall här redovisa de uppskattade mängder och slag av avfall som hamnen räknar med att behöva ta emot från fartygen. Mängder och avfallsslag skall relateras till de i punkt 3 redovisade fartygskategorierna.

Vidare skall hamnen under denna punkt redogöra för hur uppskattningarna har gjorts (t.ex. genom att rådgöra med befäl på några typiska fartyg eller genom erfarenhet från tidigare år).

5. ”Fasta mottagningsanordningar” kan vara s.k. miljöstationer där flera sorters avfall kan lämnas av fartygens besättningar, eller ställen där sopcontainers brukar placeras. Märk väl att gång-



avståndet från fartygen som anläggningarna skall betjäna skall vara rimligt.

”Fasta tillkopplingspunkter” är t.ex. anslutningspunkter till det kommunala avloppsnätet för tömning av toalett- och gråvattentankar. De kan också vara fasta anläggningar eller rörsystem för anslutning av tank- eller slamsugningsbilar för omhändertagande av oljehaltigt länsvatten t.ex. på kajer i oljehamnar där man inte kan köra ut motorfordon av säkerhetsskäl.

6. Kapaciteten hos de miljöstationer och sopcontainrar som betjänar respektive kajplats skall anges, liksom även kapaciteten hos tank- eller slamsugningsbilar som hamnen äger eller hyr in för hämtning av sludge respektive toalettavfall.
7. Det grundläggande avgiftssystemet är givetvis det s.k. no-special fee systemet. Hamnen kan ta ut olika avgifter före olika kategorier fartyg enligt punkt 2 ovan. Dessa avgifter redovisas under denna punkt.

Härutöver har, som tidigare nämnts, hamnen möjlighet att differentiera avgifterna för fartyg som kan visa att de på ett seriöst sätt minimerar avfallsmängderna, eller som källsorterar sitt avfall på ett för hamnen ändamålsenligt sätt. Hamnen skall under denna punkt redovisa på vilka grunder differentieringen sker.

8. Sludge och toalettavfall hämtas i allmänhet med bil tillhörig en privat entreprenör, medan sopcontainers töms av det kommunala renhållningsföretaget. Namn, adress och telefonnummer till dem som hamnen engagerat för hämtningen anges här.
9. Det förekommer i synnerhet hos färjetrafiken, att rederier eller enskilda fartyg med täta besök i en hamn ingår egna avtal med avfallsmottagare beträffande omhändertagande av fartygens avfall. Detta kan vara mer praktiskt än om hamnen skulle engageras vid varje anlop. Risken, som Sjöfartsverket ser det, är dock att fartyg, för att minska sina kostnader, dumpar en del av avfallet till sjöss. Sådana avtal skall därför godkännas av Verket.

Eftersom rederiernas avtal med enskilda entreprenörer inte heller fråntar hamnen skyldigheten att omhänderta avfallet, med mindre än att Sjöfartsverket sanktionerat detta, skall hamnen såväl i sin avfallsplan som i den årliga rapporteringen (se 7 kap. 2 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12)) uppge vilka fartyg som ingått nämnda avtal.

10. Som tidigare påpekats, skall fartyg enligt internationella överenskommelser rapportera bristande mottagningsanläggningar i hamnar till respektive flaggstat, som i sin tur skall rapportera vidare till hamnstaterna och IMO. Eftersom sådana rapporter ställer den enskilda hamnen i en dålig dager och orsakar hamnen en hel del merarbete, även om bristen vid tillfället skulle



vara ringa, bör fartygen ges möjlighet att först och främst reda ut sina svårigheter direkt med hamnen. Hamnen skall redovisa för Sjöfartsverket hur den avser att agera och hjälpa det fartyg tillrätta, som av någon anledning råkat ut för svårigheter med ilandlämningen av avfallet.

11. För att hamnen skall kunna få till stånd de mottagningsanläggningar som fartygen behöver samt för att mottagningen skall kunna ske på ett ändamålsenligt och miljömässigt riktigt sätt är en dialog nödvändig med såväl rederier och befäl på enskilda fartyg som med entreprenörer som omhändertar avfallet. Därtill skall, enligt 3 kap. 13 § Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg hamnen samråda med kommunen vid upprättandet av avfallshanteringsplanen.

Eftersom hamnverksamheten på intet sätt är statisk (nya fartygslinjer tillkommer och andra läggs ner, nya fartyg trafikerar linjerna och nya behov beträffande avfallslämning kan uppstå hos fartygen) är det viktigt med ett fortlöpande samråd mellan hamnen och de inblandade. Det fortlöpande samrådsförfarandet skall redovisas i avfallshanteringsplanen.

12. Fartygen som anlöper hamnen *skall* underrättas bl.a. om

- ♦ hur och till vem de skall anmäla sitt avfall;
- ♦ var i hamnen avfallet kan avlämnas (skall ske på en för fartyget lämplig plats);
- ♦ hur avlämningen skall gå till (skall ske på ett för fartyget ändamålsenligt sätt); samt om
- ♦ hamnens avgiftssystem (no-special fee, differentierade avfallsavgifter).

Vidare *bör* de underrättas om

- ♦ när hamnen kan ta emot avfallet (skall ske under fartygets ordinarie liggetid);
- ♦ vilken kapaciteten mottagningsanläggningarna har (skall svara mot fartygens behov); samt om
- ♦ hur hamnen önskar få det fasta avfallet separerat.

Vad skall avfallshanteringsplanen för en fiskehamn innehålla?

Se 6 kap. 6 §

6 kap. 6 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) lyder:

I avfallshanteringsplanen för en fiskehamn skall följande uppgifter finnas.



1. Hamnens namn och adress samt ansvarig uppgiftslämnare och ansvarig person enligt 4 § samt på vilka sätt denna person är anträffbar.
2. Antal fiskefartyg hemmahörande i hamnen.
3. Uppskattat totalt antal anlöp av fiskefartyg per år.
4. Uppskattad mängd och slag av avfall som hamnen är skyldig att ta emot per år och underlaget för uppskattningen.
5. Karta eller skiss som visar var sopkärl eller annan anordning för mottagande av respektive avfallslag är belägna i hamnen.
6. Beskrivning av mottagningsanordningarna, inklusive deras kapacitet.
7. Vilken kommun eller vilket företag som omhändertar avfallet.
8. Hur fortlöpande samråd sker med hamnens nyttjare och andra berörda parter.
9. Hur hamnens nyttjare underrättas om hamnens mottagningsanordningar.

Några kommentarer till punkterna:

1. För den händelse tillsynsmyndigheten (Sjöfartsverket) behöver ytterligare klargöranden kring frågorna i avfallshanteringsplanen är dessa uppgifter nödvändiga. Med ansvarig person menas den person som hamnen utsett för att ansvara för att avfallshanteringsplanen genomförs.
2. Frågan behöver knappast förklaras.
3. Avser främmande fiskefartyg som anlöper hamnen för att lossa fisk eller anlöper av annan anledning.
4. Hamnen skall här redovisa de uppskattade mängder och slag av avfall som hamnen räknar med att behöva ta emot från fiskefartygen. Vidare skall hamnen under denna punkt redogöra för hur uppskattningarna har gjorts (t.ex. genom erfarenhet från tidigare år, förfrågningar hos fiskarena).
5. Kartan eller skissen skall visa var i hamnen det finns sopkärl och vad de är avsedda att användas för (t.ex. fast avfall, fiskavfall, uttjänt utrustning m.m.), kärl för oljeavfall, pumpstation och/eller utslagsvaskar för toalettavfall och andra eventuella anordningar för mottagning av avfall från fiskefartygen.
6. Beskrivning av anordningarna enligt ovan och deras kapacitet.
7. Vilket eller vilka företag eller kommunala verk som bortforslar avfallet från hamnen med angivande av namn, adress och telefonnummer.
8. Hur hamnen avser att fortlöpande hålla sig underrättad om fiskefartygens behov för att kunna anpassa sina anläggningar till detta.
9. Hur hamnen informerar såväl hemmahörande som tillfälligt besökande fiskefartyg
 - ♦ om var de kan finna avfallsmottagningsanläggningar i hamnen;



- ♦ om vilka regler som gäller för användningen av mottagningsanläggningarna;
- ♦ om vad kostnaderna är för mottagningsanläggningarna (det s.k. no-special fee systemet skall användas); samt
- ♦ hur det fasta avfallet skall separeras.

Vad skall avfallshanteringsplanen för ett reparationsvarv innehålla?

6 kap. 7 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) lyder:

I avfallshanteringsplanen för ett varv skall följande uppgifter finnas.

1. Varvets namn och adress samt ansvarig uppgiftslämnare och ansvarig person enligt 4 § samt på vilka sätt denna person är anträffbar.
2. Uppskattat totalt antal fartyg för reparation per år.
3. Beskrivning av mottagningsanordningarna, inklusive deras kapacitet.
4. Vilken kommun eller vilket företag som omhändertar avfallet.

Med varv avses varv som tar emot handelsfartyg, örlogsfartyg och fiskefartyg för reparation. Dock räknas inte sådana varv in här som uteslutande tar emot örlogsfartyg för reparation.

1. För den händelse tillsynsmyndigheten (Sjöfartsverket) behöver ytterligare klargöranden kring frågorna i avfallshanteringsplanen är dessa uppgifter nödvändiga. Med ansvarig person menas den person som hamnen utsett för att ansvara för att avfallshanteringsplanen genomförs.
2. Frågan behöver knappast förklaras.
3. Frågan behöver knappast förklaras.
4. Vilket eller vilka företag eller kommunalt verk som bortforslar avfallet från hamnen med angivande av namn, adress och telefonnummer.

När skall avfallshanteringsplanen revideras?

Se 6 kap. 8 §.

Avfallshanteringsplanen skall revideras minst vart tredje år eller då sådana förändringar skett i hamn- eller varvsverksamheten att fartygens behov av att lämna iland avfall inte längre kan tillgodoses utan att en utökad kapacitet eller nya anläggningar måste införskaffas. Tillkomsten av nya fartygslinjer eller en utbyggnad av hamnen med nya kajer medför ofta sådana förändringar.



Avfallshanteringsplanerna skall sändas in till tillsynsmyndigheten för förnyat godkännande minst vart tredje år även om inte fartygens behov av att lämna iland avfall har förändrats.

Planen skall omgående sändas in för godkännande om en väsentlig förändring skett av fartygens behov av att lämna iland avfall. Vad som är att betrakta som en väsentlig förändring skiljer sig naturligt från en hamn till en annan – en liten förändring i en stor hamn kan vara en stor förändring i en liten dito. Dock kan det vara lämpligt att om den som driver hamn- eller varvsverksamheten känner oro för att avfallsmottagningen inte längre uppfyller det behov som fartygen kan ha, bör planen revideras och problemet redovisas för tillsynsmyndigheten, som med sin övergripande erfarenhet kan vara hamnen eller varvet behjälplig.

Skulle klagomål inkomma till Sjöfartsverket på bristande mottagningsanläggningar i någon hamn eller på något varv och felet inte ligger hos det fartyg som klagat kommer Verket i första hand att kontrollera om hamnen eller varvet följt sin avfallshanteringsplan. Skulle så inte vara fallet, eller om planen inte överensstämmer med verkligheten får Verket vidta de åtgärder som är skäliga.

Skall avfallshanteringsplanen godkännas?

Se 6 kap. 9 §.

Eftersom Sjöfartsverket har utsetts av regeringen att vara tillsynsmyndighet för att mottagningen av fartygsavfall sker på ett tillfredsställande sätt skall också Sjöfartsverket granska och godkänna handels- och industrihamnarnas samt skeppsvarvens avfallshanteringsplaner. Även de reviderade planerna skall godkännas av Sjöfartsverket.

Skulle uppgifter av väsentlig natur för omhändertagandet av fartygens avfall fattas eller visa sig vara felaktiga i avfallshanteringsplanen kan detta komma att tolkas så att hamnen eller varvet inte uppfyller sina skyldigheter att hålla mottagningsanläggningar för detta avfall. Sjöfartsverket kan då komma att begära att planen kompletteras innan den godkänts.

Vid tveksamhet kring hur planen skall upprättas är det därför viktigt att ta kontakt med någon av Sjöfartsverkets handläggare som är sakkunnig på området.

Då det gäller fiskehamnar krävs inget formellt godkännande av avfallshanteringsplanerna, men dessa skall dock finnas tillgängliga för Sjöfartsverkets granskning när Verket så begär. Detta kan inträffa om det uppstår frågor eller klagomål kring fiskehamnens mottagning av avfall.



Kan hamnen ansöka om undantag från kravet på avfallshanteringsplan?

Ja. Hamnar som inte används kan ansöka om undantag från kravet på avfallshanteringsplan hos tillsynsmyndigheten (Sjöfartsverket). Skulle däremot hamn tas i bruk skall givetvis en avfallshanteringsplan tas fram.

Vad att göra om någon fråga inte kan besvaras?

Icke tillämpliga frågor besvaras med ”icke tillämplig” samt förklaring till varför den inte är tillämplig.

Om frågan är tillämplig men uppgifter inte går att få fram skall även detta anges med förklaring till varför uppgifter saknas.

Kan hamnen lämna mera information än vad som anges i dessa anvisningar?

Ja. Anvisningarna anger vad som i allmänhet kan behövas för att kunna åstadkomma en avfallshanteringsplan. Eftersom hamnarna har olika utformning och de fartyg som anlöper dem har olika behov måste dock utformningen av planerna liksom behovet av ytterligare uppgifter variera.

Måste hamnen efterkomma alla önskemål som kommit fram vid samråden?

Nej, det finns inget krav på att hamnarna skall efterkomma fartygens alla önskemål, eftersom vissa kan vara omöjliga att uppfylla och andra kan stå i strid med varandra eller med gällande regelverk. Det är dock viktigt att hamnägarna noga överväger de kommentarer, förslag och önskemål som trafikanterna uppger vid samrådsprocessen. Avfallshanteringsplanen skall innehålla förklaringar till varför framställda önskemål inte har kunnat efterkommas.

Vad händer om avfallshanteringsplanen inte lämnas in i tid?

Om en hamn ser att arbetet med att ta fram avfallsplanen kommer att bli försenat bör hamnen snarast ta kontakt med Sjöfartsinspektionen för att söka anstånd. Sådant kan beviljas om rimliga skäl föreligger.

Sverige är på grund av internationella åtaganden skyldig att till IMO och HELCOM årligen rapportera statusen hos mottagnings-



anläggningarna i svenska hamnar. I framtiden kommer denna rapporteringsskyldighet även att gälla gentemot EU. De hamnar som då inte inkommit med rapporter över avfallsplaner till Sjöfartsverket kommer genom de internationella organen att rapporteras som bristande vad avser möjligheterna att ta emot fartygsavfall. Detta kan i hög grad komma att påverka dessa hamnars affärsmöjligheter.

Vart skall avfallshanteringsplanen sändas?

Avfallshanteringsplaner för handels- och industrihamnar samt skeppsvarv skall insändas till

Sjöfartsverket
Sjöfartsinspektionen
601 78 Norrköping

Telefon: 011-19 10 00
Fax: 011-23 99 34
E-post: inspektion@sjofartsverket.se

Avfallsplaner för fiskefartygshamnar behöver inte sändas in men skall finnas tillgängliga för granskning.







4. Dokumentering och årlig rapportering

Vilka dokument är hamnen skyldig att spara och under hur lång tid?

Se 7 kap. 1 §.

Handels- och industrihamnar skall spara fartygens förhandsanmälningar om avfallsavlämning under minst ett års tid.

Som tidigare nämnts finns internationella rutiner för fartyg som vill rapportera vad de anser vara bristfällig mottagning av fartygsavfall i hamnar. Eftersom sådan rapportering sker till fartygens flaggstater och IMO kan pappersarbetet ta lång tid. Hamnstatsadministrationerna är vidare skyldiga att utreda de påstådda bristerna i sina hamnar och rapportera resultatet till respektive flaggstat och IMO. För svenska hamnars vidkommande faller denna skyldighet på Sjöfartsverket.

Det har visat sig att en av de vanligaste orsakerna till att hamnar rapporteras är att fartygen inte anmält sina avlämningsbehov i tid eller att de uppgivit behov av att lämna iland en mindre kvantitet än den verkliga. För att det skall vara möjligt att utreda en påstådd brist är således fartygets förhandsanmälan av stor vikt.

Varför behövs en årlig rapportering?

Syftet med rapporten till Sjöfartsverket är dels att visa att hamnen följer de krav på mottagningsanläggningar för fartygsavfall som svensk lagstiftning kräver och som Sverige genom internationella avtal förbundit sig följa, dels innehåller den uppgifter som Sverige ålagts rapportera till flera överstatliga organ. Dessutom, och det är inte minst viktigt, utgör den i sig en dokumentation som är till nytta för den enskilda hamnen vid dess planering av hur mottagningen av fartygsavfallet skall ske på ett för såväl hamnen som dess trafikanter fördelaktigt sätt.

Vilka uppgifter skall en handels- eller industrihamn lämna?

Se 7 kap. 2 §

Den som ansvarar för en mottagningsanläggning i en handels- eller industrihamn skall enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och all-



männa råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12)
lämna följande uppgifter:

1. Antal fartygsanlöp under året, uppdelat på fartygskategorier enligt avfallshanteringsplanen.
2. Total mängd mottaget avfall under året av:
 - a) spillolja från fartygs maskinrum, vilket inkluderar sludge och oljeförorenat länsvatten (antal m³, genomsnittlig oljehalt i vattnet anges om uppgiften finns),
 - b) oljelastrester och spolvätska från rengöring av oljetankfartygs lasttankar, barlasttankar och sloptankar (antal m³),
 - c) kemikalielastrester och spolvätska från rengöring av kemikalietankfartygs lasttankar och sloptankar (antal m³),
 - d) övriga lastrester (antal m³),
 - e) toalettavfall (antal m³), och
 - f) fast avfall (antal m³).
3. Vilka fartyg som ingått avtal med en från hamnen fristående avfallsmottagare.
4. Vilka fartyg som på grund av fel eller brist hos mottagningsanordning inte har kunnat lämna avfall till hamnen med angivande av datum för anlöp, anledning till felet eller bristen samt vilka åtgärder som vidtagits för att avhjälpa felet eller bristen.
5. Vilka fartyg som erhållit reducerad avgift till följd av en bättre hantering av avfallet, reduktionens storlek och hur det enskilda fartyget har förbättrat hanteringen.
6. De åtgärder som har vidtagits för att förbättra avfallslämningen från fartyg som anlöper hamnen.

Kommentarer:

Som framgår av föreskriften är det *den som svarar för en mottagningsanläggning* som också skall inge den årliga rapporten till Sjöfartsverket. Det kan dock vara lämpligt att i de hamnar som har en för samtliga aktörer i hamnen gemensam avfallshanteringsplan lämnar in en gemensam rapport. Det skall dock i denna framgå vem eller vilket företag i hamnen som tagit emot vad slags avfall och i vilka mängder. Skulle dock t.ex. ett oljebolag som tagit emot förorenat barlastvatten från tankfartyg välja att rapportera detta i en egen rapport behöver bolaget givetvis endast lämna de uppgifter som är relevanta för denna mottagning. Hamnmyndigheten som är skyldig att omhänderta spilloljan från samma fartygs maskinrum liksom övrigt avfall från fartygen ifråga skall då ange dessa mängder i sin rapport.

Observera dock, att i de fall en gemensam avfallshanteringsplan har upprättats *skall* en gemensam rapport också lämnas.

Eftersom en heltäckande rapporteringsblankett, som kan passa alla hamnar, blir otympligt att använda anges här nedan endast de uppgifter som Sjöfartsverket oundgängligen behöver. Den enskilda hamnen kan sammanställa aktuella uppgifter på ett för den ändamålsenligt sätt.



Givetvis kan det vara svårt att veta de exakta mängderna fast avfall och toalettavfall som fartyg i de olika kategorierna lämnat iland. En så noggrann uppskattning som möjligt skall dock göras. När det gäller pumpade kvantiteter spillolja, barlast- och tankspolvatten samt slop är det dock lättare att räkna fram ilandlämnade kvantiteter, varför mängderna bör kunna anges med någon eller några kubikmeters exakthet.

I flertalet fall kan mängderna omhändertaget maskinrumsavfall, toalettavfall och fast avfall utläsas ur avfallstransportörernas räkningar. De kvantiteter som fartygen angett i sina förhandsanmälningar skall inte användas, eftersom de sällan stämmer med de faktiska ilandlämnade.

Det rekommenderas att hamnarna drar nytta av den statistik som de genom rapporteringsskyldigheten måste föra, för att genom denna kunna effektivisera och förbilliga sin hantering av fartygsavfallet.

Så följer kommentarer till några av de enskilda punkterna:

3. Trots att Sjöfartsverket skall lämna tillstånd i varje enskilt fall där fartyg eller rederier önskar sluta avtal med från hamnen fristående avfallsmottagare behöver Verket en uppdaterad lista från varje hamn för kontrolländamål.
4. Fartyg skall vid hamn- och flaggstatskontroller kunna visa varför de inte lämnat iland avfall trots den obligatoriska skyldigheten att göra detta enligt Östersjökonventionen och EU-direktivet. Eftersom Sjöfartsverket genomför sådana kontroller ombord på fartyg samt är skyldigt att lämna motsvarande uppgifter till andra länders sjöfartsadministrationer, behöver Verket hamnarnas uppgifter.
5. Uppgiften behövs för att kontrollera att fartyg inte erhåller avgiftsreduceringar som kan leda till illegala utsläpp.
6. Det ligger i allas vårt intresse att fartygen lämnar iland sitt avfall för en bättre behandling. I de fall hamnar finner metoder som förbättrar, förenklar eller förbilligar hanteringen av fartygsavfall är det intressant för Verket att få veta, och att med hamnarnas tillstånd få sprida kunskaperna kring dessa.





5. Krav på fartyg

Som sades i förordet till denna skrift, är den avsedd att vara hamnarna till hjälp vid uttolkningen av Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12). Man kan, då man läser föreskriften, få intrycket att en rad krav ställs på hamnarna men ytterst få på fartygen. Så är emellertid inte fallet. *MARPOL-konventionen* handlar så gott som enbart om de krav som ställs på fartyg, såväl utrustningsmässigt som operationellt, för att minska en negativ miljöpåverkan på våra hav och sjöar. Även *lagen (1980:424) och förordningen (1980:789) om förorening från fartyg* liksom *Sjöfartsverkets kungörelse om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (SJÖFS 1985:19)* behandlar i huvudsak dessa krav på fartyg och sätter de internationella föreskrifterna i kraft på svenskflaggade fartyg och på utländska fartyg som seglar i svenska farvatten. Såväl nämnda lag som förordning har omarbetats för att införa de krav på fartyg som ställs med anledning av genomförandet av den s.k. Östersjöstrategin. Sjöfartsverkets föreskrift (SJÖFS 1985:19) är för närvarande (september 2001) under omarbetning för att reglera dessa krav.

I den reviderade föreskriften kommer det att finnas krav på 24 timmars förhandsanmälan till hamnen vid ilandlämning av avfall, krav på god pumpkapacitet vid ilandlämning av oljehaltigt maskinrumsavfall (det finns i de internationella konventionerna inga siftermässigt specificerade krav, varför Sverige inte ensidigt kan införa sådana), krav på hur visst avfall skall vara förpackat inför ilandlämningen, m.m. Eftersom föreskriften ännu inte är slutgiltigt fastställd kan kraven på fartygen inför avfallsavlämningen inte specificeras närmare i denna skrift. Läsaren rekommenderas att studera *Sjöfartsverkets föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1985:19) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg* då denna utkommer.



Ytterligare information

Ytterligare upplysningar kan erhållas av

Sjöfartsverket
Sjöfartsinspektionen
601 78 Norrköping

Telefon: 011-19 10 00
Fax: 011-23 99 34
E-post: inspektion@sjofartsverket.se





SJÖFARTSINSPEKTIONEN

ANMÄLAN OM AVLÄMNING AV AVFALL FRÅN FARTYG

Information som skall anmälas till (hamn) _____ före ankomst.

Observera att i Sverige gäller obligatorisk avlämning till mottagningsanläggning inland av all sludge och oljehaltigt lämsvatten om därför avsedda tankar är fyllda till mer än 25 % samt av allt fast avfall.

1. Fartygets namn: _____ Anropssignal: _____ IMO-nummer: _____
2. Flaggsstat: _____
3. Beräknad ankomst (datum och klockslag): _____
4. Beräknad avgång (datum och klockslag): _____
5. Tidigare hamn: _____
6. Nästa hamn: _____
7. Senaste hamn där avfall avlämnats samt datum för avlämningen: _____
8. Typ och mängd av avfall och lastrester som skall avlämnas och / eller behållas ombord:

Typ	Avfall som skall avlämnas (m ³)	Maximal lagringskapacitet för avfall i avsedda utrymmen (m ³)	Mängd avfall som behålls ombord (m ³)	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa hamn (m ³)
1. Spilloljor					
Sludge					
Lämsvatten					
Andra (ange vilka)					
2. Fast avfall					
Matavfall					
Plast					
Annat (ange vilket)					
3. Toalettavfall (inkl. grävatten)					
4. Lastrelaterat avfall (ange vilket)					
5. Lastrester (ange vilka)					

Sjöfartsverket 2001-10-04

Jag försäkrar att ovanstående uppgifter är riktiga och att det finns tillräcklig lagringskapacitet i därför avsedda utrymmen ombord för att förvara allt avfall som genereras till nästa hamn där avfallet skall avlämnas.

Datum: _____ Tid: _____ Underskrift: _____



