

Ida-Maja Hassellöv  
Biträdande professor, Proprefekt  
Inst. för mekanik och maritima vetenskaper  
Enheten för Maritim miljövetenskap

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet  
Regeringskansliet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

YTTRANDE

1 / 2

Dnr C2023-0961

**Landsbyggs- och infrastrukturdepartementets remiss: EU-kommissionens förslag om olycksutredningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, flaggstatsbyråns kontrolldirektivet, föroreningar från fartyg samt Europeiska sjösäkerhetsbyrån – det s.k. sjöfartspaketet**  
(LI2023/02616)

Chalmers tackar för möjligheten svara på den remissen om det så kallade sjöfartspaketet. Chalmers remissvar är fokuserat på EU-kommissionens förslag avseende direktivet om föroreningar från fartyg. Chalmers stöder även det remissvar som skickats in av Havsmiljöinstitutet (Dnr: 33/23).

**COM(2023) 273 Final. Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott**

Det är mycket positivt att Europeiska unionen (EU) harmoniserar sina regionala normer i enlighet med MARPOL och bra med sanktioner för att avskräcka olagliga utsläpp, samt ökad transparens och publikt tillgänglig redovisning av olagliga utsläpp. Det är dock viktigt att förstå att långt ifrån alla utsläpp är olagliga och sanktioner för att förebygga olagliga utsläpp löser inte dagens problem med sjöfartens negativa påverkan på havsmiljön; det skulle kräva strängare utsläppsregler som ska antas på IMO-, EU- och nationell nivå. Flera av dagens kriterier, framtagna inom MARPOL, möjliggör lagliga utsläpp till havs från fartyg. Även om utsläppen i lagens mening är tillåtna kan de fortfarande vara skadliga och utgöra en påtaglig negativ belastning på den marina miljön. Ett exempel på detta är utsläpp från tankrengöringsoperationer till havs<sup>1</sup>. Ett annat exempel är utsläpp av tvättvatten från skrubbrar (Exhaust Gas Cleaning Systems)<sup>2</sup>. Inom den vetenskapliga litteraturen ökar antalet publikationer som visar på riskerna för den marina miljön med storskalig användning

<sup>1</sup> Anna Lunde Hermansson and Ida-Maja Hassellöv, *Tank cleaning and its impact on the marine environment*. Report no. 2022:06, Swedish Institute for the Marine Environment (2022), 9. <https://havsmiljoinstitutet.se/publikationer/havsmiljoinstitutets-rapportserie/tank-cleaning-and-its-impact-on-the-marine-environment>

<sup>2</sup> Lunde Hermansson A, et al. Cumulative environmental risk assessment of metals and polycyclic aromatic hydrocarbons from ship activities in ports. *Marine Pollution Bulletin*. 2023;189:114805. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2023.114805>



av skrubbrar och för att skydda den marina miljön bör utsläpp av tvättvatten från skrubbrar begränsas. Förslaget att göra det olagligt att släppa ut tvättvatten från skrubbrar som inte möter utsläppskriteriet kanske kan vara ett steg i rätt riktning. I praktiken kommer det sannolikt att vara mycket svårt att kunna särskilja lagliga utsläpp av skrubbevatten från olagliga, då det kommer att kräva ett omfattande övervakningsprogram, samt att nuvarande utsläppskriterier inte är tillräckliga för att skydda havsmiljön<sup>3</sup>.

Chalmers välkomnar förslaget att införa en uppdaterad definition av restprodukter från avgasreningssystemet, men konstaterar att den föreslagna definitionen inte är lätt att tolka (se gulmarkeringar nedan):

”Artikel 2,  
Definitioner

...

3. *restprodukter från avgasreningssystemet*: allt material som avlägsnas från tvättvattnet eller avtappningsvattnet genom ett reningssystem eller avloppsvatten som inte uppfyller utsläppskriteriet, eller annat restmaterial som avlägsnats från avgasreningssystemet och som släpps ut överbord till följd av en metod för att minska utsläppen enligt bilaga VI regel 4 till Marpol 73/78, som används som ett alternativ för utsläppsminskningar till de normer som fastställs i regel 14 i bilaga VI till Marpol 73/78, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av IMO.”

Avloppsvatten är en term som vanligtvis används för toalettrelaterade utsläpp. Då avtappningsvattnet i själva verket är en variant av tvättvatten vid användning av skrubbrar med viss recirkulering av tvättvattnet (så kallade stängda skrubbrar och hybridskrubbrar), skulle ett alternativ kunna vara att enbart använda ordet ”tvättvatten”, exempelvis: ”allt material som avlägsnas från alla typer av tvättvatten genom ett reningssystem, eller tvättvatten som inte uppfyller utsläppskriteriet, eller annat restmaterial som avlägsnats från avgasreningssystemet och som släpps ut överbord”

Chalmers stödjer att ”Kommissionen med stöd av Emsa kommer att utveckla en offentlig webbplats med centrala indikatorer för genomförandegraden och viktig icke-konfidentiell information om incidenter med olagliga utsläpp.” För att möjliggöra medvetna val, exempelvis att transportköpare kan välja bort mindre nogräknade fartyg, är det viktigt att information om varje incident med föroreningar förorsakade av fartyg i EU ska vara tillgänglig för allmänheten, samt omfatta information om

---

<sup>3</sup> Lunde Hermansson A, et al. Comparing emissions of polyaromatic hydrocarbons and metals from marine fuels and scrubbers. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2021;97:102912. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102912>

Ytreberg E, et al. Metal and PAH loads from ships and boats, relative other sources, in the Baltic Sea. *Marine Pollution Bulletin*. 2022;182:113904. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2022.113904>

påförda administrativa sanktionsavgifter, inbegripet nivån på dessa, namn, flaggstat och IMO-nummer på det fartyg för vilket sanktionsavgifter ålagts samt de viktigaste sakförhållandena i sanktionsärendet (i enlighet med artikel 10c, sid 13).

Sammanfattningsvis välkomnar Chalmers förslaget om att försöka förebygga olagliga utsläpp från fartyg till havsmiljön. En viktig del är förslaget att stödja medlemsstaterna genom att bygga upp deras övervakningskapacitet att upptäcka föroreningsincidenter. Den föreslagna artikel 10(1)(b) beskriver att medlemsstaterna ska ”utveckla och genomföra ett lämpligt kontroll- och övervakningssystem som integrerar den information som tillhandahålls i SafeSeaNet och andra unionens databaser och verktyg.” För att kunna realisera ett sådant system bör en expertgrupp tillsättas för att utreda de rättsliga och tekniska förutsättningarna för att komplettera befintliga övervakningsverktyg. Exempelvis kan användningen av obemannade flygfarkoster (UAV) utgöra en unik resurs för miljöövervakning eftersom de är mindre väderberoende än satelliter och mer skalbara än bemannade farkoster.

Slutligen konstaterar Chalmers att förbättrade bedömningar av de miljömässiga effekterna av, såväl olagliga som lagliga, fartygsrelaterade utsläpp i havsmiljön, kräver bättre och lättare tillgänglig information om samtliga typer av utsläpp från fartyg, det vill säga vad som släpps ut, samt när och var utsläppen sker. Utöver information rörande tankrengöringsoperationer till havs, vore det bra med information om alla typer av punktutsläpp till havs från andra system ombord på fartyg, exempelvis svart-, grå-, läns- och ballastvatten. Avseende tankrengöringsoperationer samlas denna information ombord på fartyget, men rapporteras i dagsläget inte vidare, vilket omöjliggör fördjupade analyser. Istället är det endast hypotetiska scenarianalyser som är möjliga att utföra, vars användbarhet är begränsad för att stödja framtida regelutveckling.

Yttrandet har beretts av Ida-Maja Hassellöv (biträdande professor i maritim miljövetenskap) och Anna Lunde Hermansson (PhLic) från Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper, Avdelningen för maritima studier, Enheten för maritim miljövetenskap.