

Informationskampanj om farligt godsanmälan

Varför ska man rapportera farligt och förorenande gods?

Kraven om att rapportera farligt och förorenande gods kommer primärt från artikel 13 i direktiv 2002/59/EG (övervakningsdirektivet). EU-direktivet har implementerats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:159) om rapporterings-skyldighet för fartyg i vissa fall¹, se särskilt 5 §, 13-15 §§ samt bilaga 3.

Under 2021 genomfördes en särskild informationskampanj om farligt godsanmälan. Efter kampanjen har siffrorna förbättrats åtskilligt och EMSA har uppmärksammat att Sveriges statistik har blivit mycket bättre. Dock saknas fortfarande ca 10 % av farligt godsrapporteringen enligt EMSAs kontroller, både vad avser avgångar från svenska hamnar och ankomst från icke EU-hamnar. Sverige har därför ånyo initierat en informationskampanj om hur och när man ska anmäla farligt eller förorenande gods.

Syftet med att rapportera farligt eller förorenande gods är att öka miljösäkerheten och därigenom minska och förebygga risker samt effektivisera insatser vid tillbud och olyckor till sjöss. Andra fördelar med rapporteringen är bl.a. att:

- laster med farligt eller förorenande gods hanteras korrekt på olika typer av fartyg,
- laster med farligt eller förorenande gods kan identifieras och därmed även deras egenskaper,
- lämpligt åtskiljande kan ske mellan olika typer av farligt eller förorenande gods,
- positionen för det farliga eller förorenande godset kan identifieras,
- lämpligt mottagande kan ske av fartyg i behov av assistans och som transporterar farligt eller förorenande gods, och
- insamling av olycksstatistik kan göras med fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods.

Farligt godsanmälan – vad gäller?

Vilka fartyg ska anmäla farligt gods?

Samtliga fartyg *oavsett storlek* och som avgår från en svensk hamn eller ankarplats med farligt eller förorenande gods ombord ska göra en farligt godsanmälan. Denna anmälan gäller oavsett om fartyget går i nationell eller internationell trafik.

Vidare ska även samtliga fartyg *oavsett storlek*, vilka kommer från en hamn utanför EU och som är på väg till svensk hamn eller ankarplats med farligt eller förorenande gods ombord göra en farligt godsanmälan.

¹ <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/sok-ts-foreskrifter/details?RuleNumber=2010:159&ruleprefix=TSFS>

Vem ansvarar för anmälan?

Både övervakningsdirektivet och TSFS 2010:159 anger att det är fartygsoperatören, fartygsoperatörens ombud eller befälhavaren som ska rapportera uppgifterna. Ansvar för att uppgifterna är korrekta ligger dock främst hos befälhavaren eller fartygsoperatören, då ombudet endast kan rapportera den information som förmedlas från befälhavaren eller fartygsoperatören.

När måste farligt godsanmälan ske?

- Vid avgång från svensk hamn:
 - senast vid avgången.
- Vid ankomst från icke EU-hamn:
 - senast vid avgång från lastningshamnen utanför EU, eller
 - så snart som destinationshamnen eller ankarplatsen är känd, om denna information inte är tillgänglig vid avgången.

Observera att systemet loggar vilken tidpunkt rapporteringen görs så att det inte skiljer sig alltför mycket från avgång respektive ankomst.

Hur ska anmälan göras?

I Sverige ska en farligt godsanmälan göras elektroniskt till Maritime Single Window (MSW) via www.mswreportal.se. Sjöfartsverket hanterar de användarbehörigheter och certifikat som behövs (support@mswreportal.se).

Som medlemsstat inom EU är Sverige skyldig att tillgängliggöra informationen för andra medlemsstater via SafeSeaNet (SSN).

Vad räknas som farligt eller förorenande gods?

Följande kategoriseras som farligt gods:

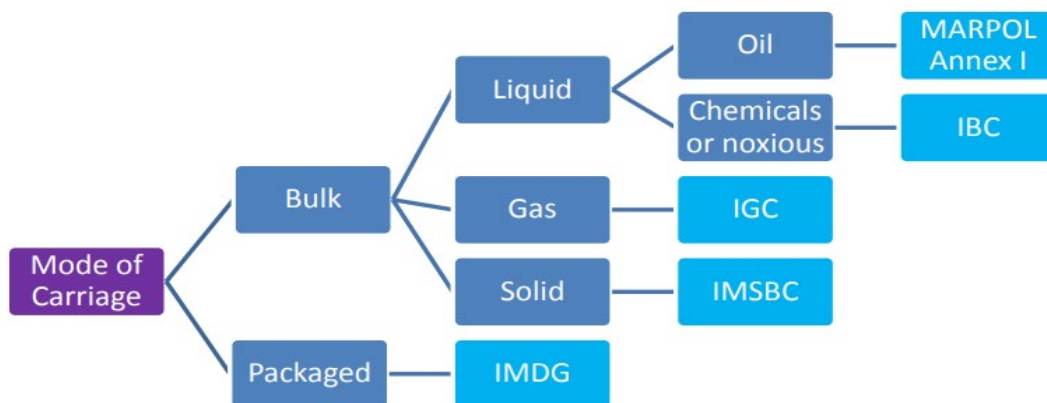
- Farligt gods i förpackad form (t.ex. fat, dunkar, lådor, säckar, gasflaskor) som lastas i lastbärare (t.ex. fordon eller containers) enligt den internationella koden om transport av förpackat farligt gods till sjöss (**IMDG-koden**).
- Farligt gods i fast form i bulk som lastas direkt i torrlastfartyg enligt den internationella koden för transport av fast gods i bulk (**IMSBC-koden**).
- Flytande kemikalier som lastas direkt i kemtankfartyg enligt den internationella koden för fartyg som transporterar skadliga kemikalier i bulk (**IBC-koden**).
- Farligt gods i gasform som lastas i bulk direkt i gastankfartyg enligt den internationella koden om transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk (**IGC-koden**).
- Bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt radioaktivt avfall i förpackad form som lastas i torrlastfartyg (**INF-koden**).

Följande kategoriseras som förorenande gods/ämnen i enlighet med 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och tillhörande protokoll och ändringar från 1978 (MARPOL-konventionen):

- Oljor i bulk enligt **MARPOL annex I**.

- Skadliga flytande ämnen i bulk enligt **MARPOL annex II**.
- Vattenförorenande ämnen i förpackad form enligt **MARPOL annex III**.

För en översikt över vad som ska rapporteras, se beslutsträdet för farligt gods nedan:
(endast på engelska)



Vad ska rapporteras?

Vid rapportering i fliken farligt gods i MSW lägger ni till ankommande (vid ankomst från en hamn utanför EU) och/eller avgående farligt gods (vid avgång med farligt gods ombord).

Förutom de allmänna uppgifterna såsom fartygsidentitet och ankomst- respektive avgångstider m.m. ska detaljer om det farliga eller det förorenande godset kunna rapporteras enligt följande:

- Vilken hamn som det farliga godset har lastats.
- Vilken hamn som det farliga godset ska lossas.
- Namn och telefonnummer till ansvarig person för det farliga godset och som kan ge detaljerad information om det farliga godset och dess placering ombord (dessa kontaktuppgifter är viktiga i händelse av olycka).
- Ange om det finns en lastplan ombord eller ej samt vilken länk (URL) som lastplanen finns åtkomlig på. Ange även filformatet.

I rutan "goods" söker ni upp den produkt som ni vill rapportera genom att söka på UN-nummer. Nu kommer en lista med olika produkter i olika regelverk. Observera att samma produkt kan finnas i flera regelverk. Exempelvis anges olja i MARPOL Annex I för oljetankers, men även som förpackad form under UN 3082 i IMDG-koden. Fartygstypen avgör vilket regelverk som är aktuellt, se stycket ovan om *Vad räknas som farligt eller förorenande gods?*

Markera produkt som gäller för det aktuella regelverket och fartygstypen.

- Ange netto och total vikt av det specifika godset samt vilken enhet (ton/kg) som vikten gäller för.
- Om det finns behov, så kan man även ange container-ID, bokningsnummer, antal förpackningar och sekundärfaror under *Avancerat*.

Vem kan man fråga om farligt eller förorenande gods?

Frågor om hur rapporteringen går till rent praktiskt i MSW kan ställas till **MSW Support**, telefon 0771-40 00 50, support@mswreportal.se.

Frågor som handlar om det farliga eller förorenande godset kan ställas till **Transportstyrelsens handläggare**:

Regelverk	Kontaktperson & kontaktuppgifter
IMDG-koden, INF-koden	Helena Ragnarsson Tfn: 010-495 33 22 helena.ragnarsson@transportstyrelsen.se
IMSBC-koden, IBC-koden, MARPOL-konventionen	Caroline Petrini Tfn: 010-495 32 50 caroline.petrini@transportstyrelsen.se
IGC-koden	Robin Cook Tfn: 010-495 52 00 robin.cook@transportstyrelsen.se

<https://www.mswreportal.se/>



EU-information om farligt godsanmälan

Den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) har tagit fram användbar information om hur man rapporterar farligt och förorenande gods, se <http://www.emsa.europa.eu/related-projects/reporting-of-hazmat-in-safeseanet.html>.

På länken ovan kan man bl.a. ta del av följande:

- Riktlinjer för farligt godsrapportering i SafeSeaNet (SSN) (*Guidelines on reporting HAZMAT in SafeSeaNet*).
- Dangerous and Polluting Goods Decision Tree.
- Information om *Central HAZMAT Database (CHD)*. Där kan man söka efter olika ämnen och vad som gäller för respektive regelverk/kod. Det finns möjlighet för gäst användare att använda en gäst inloggning till EMSAs portal <https://portal.emsa.europa.eu/>
 - Användare: CHDguestuser
 - Lösenord: EMSAchdguest1
- Utbildningsmaterial och e-learning om farligt godsanmälan under *Training*. Bland annat finns "*Benefits of accurate reporting*" (även via direktlänk http://emsa.europa.eu/e-learning/2/story_html5.html).

Informationskampanj om ATA/ATD-rapportering

Vi har via EMSA blivit uppmärksammade på att vissa anlöp inte uppfyller EU-kraven och att det saknas fullständig information om när fartyget har ankommit eller avgått i ett svenskt anlöp eller att uppgifterna inte har rapporterats inom avsatt tid. Vi har därför inkluderat hur och när man ska rapportera ATA/ATD i denna informationskampanj.

Varför ska man rapportera faktisk ankomst- och avgångstid (ATA/ATD)?

Krav från hamnstatskontrollen

Kravet om att rapportera faktisk ankomst- och avgångstid kom redan den 1 januari 2011 och härrör från artikel 24.2 i EU-direktiv 2009/16 (hamnstatskontrolldirektivet), som anger att medlemsstaterna ska "säkerställa att information om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som anlöper dess hamnar och ankarplatser, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen". EU-direktivet har implementerats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet¹, se särskilt 8 kap. 6 §.

Huvudsyftet är att drastiskt minska antalet undermåliga fartyg, oavsett flagg, som rör sig inom EUs vatten genom att kontrollera att internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning rörande säkerhet till sjöss, sjöfartsskydd, skydd av den marina miljön m.m. följs. Syftet med rapporteringen är dels att veta hur många fartyg som har anlöpt svenska hamnar så att det är möjligt att räkna ut hur många hamnstatskontroller som Sverige som medlemsstat i EU behöver genomföra per år. En medlemsstat får inte missa att genomföra en hamnstatskontroll och därför behövs uppgifter om både faktisk ankomst- och avgångstid vid varje anlöp av fartyg för Transportstyrelsens fartygsinspektörer i hamnstatskontrollarbetet. Rapporteringen syftar även till att skydda den marina miljön mot negativa effekter av utsläpp av avfall från fartyg som anlöper hamnar i unionen, samtidigt som en smidigt fungerande sjöfart säkerställs, genom att förbättra tillgången till och användningen av adekvata mottagningsanordningar i hamn och avlämningen av avfall till dessa anordningar.

Det är av stor betydelse att uppgifterna som lämnas är av hög datakvalitet och att både ATA och ATD anges vid ett anlöp. Om ATA finns och ATD saknas är det särskilt bekymmersamt då det signalerar i hamnstatskontrollsystemet att fartyget fortfarande är kvar i svensk hamn, vilket i sin tur påverkar hela hamnstatskontrollverksamheten i Sverige.

Krav från avfallsrapportering

Genom artikel 13.2 a) i EU-direktiv 2019/883/EU (mottagningsdirektivet) är det ett krav för alla fartyg med en bruttodräktighet av 300 eller mer att rapportera faktisk ankomst-

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/sok-ts-foreskrifter/details?RuleNumber=2018:27&ruleprefix=TSFS>

och avgångstid till MSW, då det har betydelse för inspektion av avfallslämningen. Svenska föreskrifter är under utveckling.

Krav från Tullverket

Tullverket ställer krav på korrekt rapportering av ATA och ATD. En förutsättning för att få lossningsmedgivande är att Tullverket medgivit ankomsten och att fartyget faktiskt har ankommit. Observera att ett lossningsmedgivande inte innebär att varorna får skingras från lossningsplatsen.

Fartyget får inte lämna hamnen innan Tullverket medgivet avgången. Det är därför viktigt att vänta in svar från Tullverket.

På grund av det rådande världsläget, och i synnerhet mot bakgrund av de sanktioner som har lagts mot bland annat Ryssland, vill Tullverket påminna om att de tidsgränser som finns för ankomst och avgång av fartyg måste hållas. Detta gäller för alla fartyg som är rapporteringsskyldiga till Tullverket enligt Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning², se särskilt 4 kap.

ATA/ATD och ETA/ETD – vad gäller?

ATA är en förkortning för *Actual Time of Arrival* och innebär faktisk ankomsttid.

ATD är en förkortning på *Actual Time of Departure*, och innebär faktisk avgångstid.

ETA (*Estimated Time of Arrival*) innebär beräknad ankomsttid.

ETD (*Estimated Time of Departure*) innebär beräknad avgångstid.

ATA/ATD är den verkliga tidpunkt då fartyget har ankommit/avgått en hamn eller en ankarplats och som ska rapporteras efter att ankomst/avgång har skett.

ETA/ETD är en uppskattad ankomst-/avgångstid som ska anges i god tid före ankomst eller avgång till/från hamnen/ankarplatsen. ETA/ETD ska hållas så uppdaterat som möjligt och ska därför ändras då ankomst/avgång blir försenade, tidigareläggs eller utgår.

Vilka fartyg ska anmäla ATA/ATD?

Alla rapporteringsskyldiga fartyg ska rapportera ATA/ATD. Det betyder att samtliga fartyg (svenska och utländska) fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska ange när de ankommer eller avgår en hamn eller ankarplats.

Vem ansvarar för anmälan?

Ansvaret ligger ytterst på befälhavaren, som får överlåta åt redare eller fartygsagent att i dennes ställe, rapportera uppgifterna.

²<https://tullverket.se/omoss/dethargortullverket/verksamhetochorganisation/lagarochfreskrifter/sokitullverketsstyrdokument.4.7df61c5915510cfe9e7f3c1.html>

Då det inte finns möjlighet att få undantag från att rapportera ATA/ATD, innebär det att även utländska passagerarfärjor och fartyg i linjetrafik måste rapportera ankomst- och avgångstid oavsett om andra undantag har beviljats.

Om ATA/ATD inte sätts automatiskt via fartygets AIS, så är rapportören skyldig att ange det manuellt i MSW.

När måste ATA/ATD-anmälan ske?

ATA/ATD-rapporteringen ska göras skyndsamt.

Det finns flera tidsregler för om tiden kommer att registreras i de olika systemen eller inte, bl.a. gäller att:

- ATA måste rapporteras före ATD.
- Om ATA/ATD rapporteras mer än tre timmar före aktuell tidpunkt kommer informationen inte att förmedlas från SSN till THETIS, vilket därmed blir osynlig för hamnstatskontrollinspektörerna. Ett varningsmeddelande skickas däremot.

EMSA för statistik på om rapportering av ATA/ATD sker:

- inom den tillåtna 3-timmars perioden,
- mer än 3 timmar före aktuell tidpunkt,
- mellan 3-72 timmar efter aktuell tidpunkt, och
- mer än 72 timmar efter aktuell tidpunkt.

Sverige får regelbundet statistik på hur rapportering sker till SSN och anmodas vidta åtgärder då rapporteringen inte sker enligt ställda krav.

Hur ska anmälan göras?

ATA/ATD-anmälan ska lämnas elektroniskt till Sjöfartsverket via Maritime Single Window (MSW), se www.mswreportal.se. Sjöfartsverket hanterar de användarbehörigheter och certifikat som behövs (support@mswreportal.se). Informationen vidarebefordras via SafeSeaNet (SSN) till en EU-gemensam databas kallad THETIS-EU och som används av Transportstyrelsen för hamnstatskontroll (PSC) samt inspektion av avfallslämningen. Dessutom förmedlas informationen till Tullverket

För att underlätta ATA/ATD-rapporteringen har Sjöfartsverket utvecklat en automatisk rapportering via fartygens automatiska identifieringssystem (AIS). Systemet bygger på särskilt definierade geografiska zoner, ibland ner till kajnivå, samt andra systemparametrar för att samla in ATA/ATD från fartygens egna AIS. Motsvarande geografiska zoner är dock inte lika utvecklade för ankarplatser. Observera att jämförelse sker med befintlig fartygsanmälan och ETA i MSW och hur nära ATA är i förhållande till ETA, vilket därmed blir en viktig uppgift om ATA ska kopplas till ett anlöp. Om fartygets ankomst och därmed ATA är mer än 15 timmar från ETA i MSW så kommer ATA inte att kunna uppdateras med automatik via AIS och ATA måste då registreras manuellt. Finns ingen föränmälan i MSW finns heller ingen ETA och då kan heller inte ATA sättas automatiskt via AIS.

Om ATA/ATD (av någon anledning) inte sätts automatiskt via fartygets AIS, så ska det anges det manuellt i MSW. Inför ankomst syns även ett meddelande i MSW om att ETA har passerat och att det ska anges eller uppdateras.

För pråmar måste ATA/ATD anges manuellt för varje pråm.

Vi vill även informera om att en redan inmatad ATA- eller ATD-uppgift INTE kan ändras i efterhand, så var noga med att ange rätt från början. Om uppgifterna är felaktiga så ska rapportören meddela detta till MSW support. Det går heller inte att ta bort ett anlöp där ATA/ATD har registrerats.

Vem kan man fråga om ATA/ATD-rapportering?

Frågor om hur rapporteringen går till rent praktiskt i MSW kan ställas till **MSW Support**, telefon 0771-40 00 50, support@mswreportal.se. Se även information på Sjöfartsverkets hemsida <https://www.mswreportal.se/>.

Frågor som handlar om ATA/ATD och hamnstatskontrollverksamheten kan ställas till **Transportstyrelsen** via sjofartstillsyn@transportstyrelsen.se eller tfn 0771-25 60 70.

Frågor till Tullverket kan ställas till tullverket@tullverket.se.



Informationskampanj om security-anmälan (ISPS)

Vi har via EMSA blivit uppmärksammade på att vissa anlöp inte uppfyller EU-kraven och att det saknas fullständig information om när fartyget har ankommit eller avgått i ett svenskt anlöp eller att uppgifterna inte har rapporterats inom avsatt tid. Vi har därför inkluderat hur och när man ska rapportera sjöfartsskydd (security) i denna informationskampanj.

ISPS-koden (International Ship and Port Facilities Security Code) är ett internationellt regelverk om sjöfartsskydd som är antaget av IMO. Förutom ISPS-koden finns regler angivna i SOLAS kapitel V och XI-2.

Inom EU har de nya reglerna satts i kraft genom Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Vidare har Sveriges riksdag beslutat om en lag (2004:487) om sjöfartsskydd och regeringen om en förordning (2004:283) om sjöfartsskydd, där Transportstyrelsen är utpekad behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt artikel 2 pkt 7 i EG-förordning 725/2004. Slutligen har Sjöfartsverket utgett en föreskrift om sjöfartsskydd, SJÖFS 2004:13, som Transportstyrelsen ansvarar för idag.

Varför ska man lämna security-anmälan (ISPS)?

Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn på fartyg och i hamnanläggningar. Det innebär att vi behöver säkerställa skydd mot hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar, såsom terroristattacker, sjöröveri eller andra liknande handlingar, som innebär allvarliga risker för medborgare och miljön.

Vad ska rapporteras?

Uppgifter som ska anges:

- Uppgifter om fartyget samt kontaktuppgifter (även till ombudet).
- Uppgifter om hamn och hamnanläggning som ska besökas samt tider därtill.
- Uppgifter om det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (ISSC), såsom utfärdare och giltighetstid.
- Om fartyget har en godkänd skyddsplan ombord och fartygets nuvarande säkerhetsnivå.
- Lista över de tio senaste hamnanlöpen med fartygets säkerhetsnivå i dessa samt ev. skyddsåtgärder som fartyget har vidtagit.
- Lista över all fartyg-till-fartyg-verksamhet som har genomförts under de tio senaste hamnanlöpen.
- Allmän beskrivning av fartygets last och om farliga ämnen medförs som omfattas i vissa klasser enligt IMDG-koden.
- Andra skyddsrelaterade uppgifter som fartyget önskar rapportera.

Kustbevakningen kan begära annan praktisk skyddsrelaterad information, dock inte detaljer om fartygets skyddsplan.

Swedish Maritime Clearance (SMC) vid Kustbevakningen är nationell kontaktpunkt och hanterar förhandsanmälningar om sjöfartsskydd efter en överenskommelse med Transportstyrelsen. Kustbevakningen meddelar Transportstyrelsen avvikelser i rapporteringen för vidare åtgärder och kontroller.

Vilka fartyg ska rapportera förhandsanmälan om sjöfartsskydd?

Kravet på att lämna förhandsanmälan berör lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer; passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg och passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet samt flyttbara oljeplattformar till sjöss. Det totala regelverket gäller även hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart.

Krav på förhandsanmälan gäller inte för krigsfartyg, trupptransportfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet under 500 ton, fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, fiskefartyg och fartyg som inte används för affärsmässiga syften.

Transportstyrelsen får medge undantag för fartyg som går i regelbunden trafik. Om fartyget bedriver internationell regelbunden trafik mellan två eller fler medlemsstater inom EU, ska samtliga stater godkänna undantaget.

När måste anmälan ske?

Förhandsanmälan om sjöfartsskydd ska lämnas:

- a) minst tjugofyra timmar i förväg, eller
- b) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan kommer att vara mindre än 24 timmar, eller
- c) om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under resan så snart som anlöpshamnen blir känd.

Hur ska anmälan göras?

Anmälan ska lämnas elektroniskt till Kustbevakningen via Maritime Single Window (MSW), se www.mswreportal.se. Sjöfartsverket hanterar de användarbehörigheter och certifikat som behövs (support@mswreportal.se). Informationen vidarebefordras via SafeSeaNet (SSN) till en EU-gemensam databas kallad THETIS-EU.

Vem kan man fråga om sjöfartsskydd?

Frågor om hur rapporteringen går till rent praktiskt i MSW kan ställas till **MSW Support**, telefon 0771-40 00 50, support@mswreportal.se. Se även information på Sjöfartsverkets hemsida <https://www.mswreportal.se/>.

Frågor rörande förhandsmeddelande för specifika anlöp kan göras till **Kustbevakningen** via sweden24@kustbevakningen.se eller på telefon +46 8 578 976 30.

Frågor som handlar om hamnstatskontrollverksamheten kan ställas till **Transportstyrelsen** via sjofartstillsyn@transportstyrelsen.se.

Informationskampanj om avfallsanmälan – vad gäller?

Ändringar i svenska regelverket

I korthet så innebär EU:s direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg (mottagningsdirektivet) 2019/883¹ vissa ändringar i fartygens avfallsanmälan och även nya krav på rapportering av uppgifter från avfallsavlämningskvitto. Direktivet trädde ikraft 2021 och tillhörande tekniska ändringar i hur avfallsanmälan ska göras i Maritime Single Window är genomförda. Tyvärr har det svenska regelverket ännu inte uppdaterats med motsvarande ändringar. Den svenska implementeringen är försenad, revidering av lag (1980:424)² och förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg förväntas träda ikraft under våren 2023. Ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96)³ om åtgärder mot förorening från fartyg planeras träda ikraft samtidigt som revideringen av lag och förordning. Fram tills att nytt regelverk träder ikraft så gäller befintligt regelverk.

Vad innebär förseningen?

Eftersom de tekniska lösningarna redan finns på plats i MSW, men regelverket inte har ändrats, så kan viss förvirring uppstå kring vad som måste rapporteras eller inte. Kraven på vad som måste rapporteras följer nu gällande lag (1980:424) och förordning (1980:789)⁴ om åtgärder mot förorening från fartyg samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Rapportering av exempelvis avfallsavlämningskvitto är med andra ord, tills vidare, frivilligt.

Vilka fartyg ska göra avfallsanmälan och vem ansvarar?

Fartygsoperatören, fartygsoperatörens ombud eller befälhavaren för ett fartyg med bruttodräktighet över 300, med undantag för örlogsfartyg samt fiskefartyg, traditionsfartyg och fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter, ska fylla i förhandsanmälan om avfall före anlop till svensk hamn.

När ska avfallsanmälan ske?

Anmälan ska ske minst 24 timmar före ankomst till hamnen eller senast när fartyget lämnar föregående hamn om resan varar mindre än 24 timmar. Om information avseende nästa hamn blir tillgänglig mindre än 24 timmar före ankomsten ska anmälan ske så snart hamnen är känd.

¹ [EUR-Lex - 32019L0883 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1980424-om-atgarder-mot-foro-rening-fracn_sfs-1980-424

³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/sok-ts-foreskrifter/details?RuleNumber=2010:96&ruleprefix=TSFS>

⁴ [Förordning \(1980:789\) om åtgärder mot förorening från fartyg Svensk författningssamling 1980:1980:789 t.o.m. SFS 2019:88 - Riksdagen](#)

Hur ska avfallsanmälan göras?

Avfallsanmälan ska göras elektroniskt till Maritime Single Window (MSW) via www.mswreportal.se. Sjöfartsverket hanterar de användarbehörigheter och certifikat som behövs (support@mswreportal.se).

Vad är obligatoriskt att anmäla?

- Uppgifter om fartyget.
- Uppgifter om hamn inklusive där avfall senast avlämnades, och var avfall ska lämnas nästa gång.
- Uppgifter om avfallstyp, avfallsmängd samt lagringskapacitet.

Nya krav på inrapportering

Uppgifter om avlämnat avfall utifrån information på avfallsavlämningskvitto

Kopplat till mottagningsdirektivet så införs i det kommande svenska föreskrifter nya krav på att den som ansvarar för en mottagningsanordning ska lämna kvitto på avlämnat avfall till fartyg som förhandsanmält avlämning. Fartyg ska sedan så snart avfallsavlämningskvitto mottagits rapportera informationen från kvittot elektroniskt till MSW.

Den tekniska uppdateringen för att rapportera uppgifter från avfallsavlämningskvitto finns redan på plats i MSW, men rapporteringen är än så länge frivillig (tills nya föreskrifter träder ikraft).

Nya avfallskoder

Avfallskoderna för avfallsanmälan har harmoniserats med MARPOL. Fortsättningsvis gäller dessa koder:

Code	Definition
MARPOL Annex I - related	
101	Oily bilge water – oljehaltigt länsvatten
102	Oily residues (sludge) – oljehaltiga restprodukter (sludge)
103	Oily tank washings (slops) – oljehaltigt spolvatten från tankrengöring
104	Dirty ballast water – förorenat ballastvatten
105	Scale and sludge from tanker cleaning - avlagringar och slam från rengöring av tankar
999	Other – annat, specificera
MARPOL Annex II - related	
201	Category X substance – ämnen i kategori X
202	Category Y substance – ämnen i kategori Y
203	Category Z substance – ämnen i kategori Z
204	OS - other substances – andra ämnen

MARPOL Annex IV - related	
401	Sewage - toalettavfall
MARPOL Annex V - related	
501	A. Plastics - plast
502	B. Food wastes - matavfall
503	C. Domestic wastes – hushållsavfall (tex pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)
504	D. Cooking oil - matolja
505	E. Incinerator ashes - förbränningsaska
506	F. Operational wastes - driftsavfall
507	G. Animal carcasses - djurkroppar
508	H. Fishing gear - fiskeredskap
509	I. E-waste – elektroniskt avfall (WEEE)
510	J. Cargo residues (non-HME) – lastrester som inte är skadliga för den marina miljön
511	K. Cargo residues (HME) – lastrester som är skadliga för den marina miljön
MARPOL Annex VI - related	
601	Ozone-depleting substances and equipment containing such substances – ozonedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen
602	Exhaust gas-cleaning residues – rester från avgasrening
Other waste, not covered by MARPOL	
991	Passively fished waste - passivt uppfiskat avfall

Hur ska anmälan göras?

Anmälan ska lämnas elektroniskt till Maritime Single Window (MSW), se www.mswreportal.se. Frågor om hur rapporteringen går till rent praktiskt i MSW kan ställas till **MSW Support**, telefon 0771-40 00 50, support@mswreportal.se. Sjöfartsverket hanterar även de användarbehörigheter och certifikat som behövs. Informationen vidarebefordras via SafeSeaNet (SSN) till en EU-gemensam databas kallad THETIS-EU.

Vem kan man fråga om avfall?

Regelverk	Kontaktperson & kontaktuppgifter
EU-direktiv 2019/883, MARPOL	Stina Paulin Tfn: 010-495 32 07 stina.paulin@transportstyrelsen.se