

Nr 55

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Genom en den 20 oktober 1967 dagtecknad proposition, nr 161, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en bestämmelse upphävs, som tillåter torrlastfartyg att tömma olja när fartyget är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning, och att sådant fartyg skall förbjudas att föra vatten i bränsletank, om fartyget inte är utrustat med oljeavskiljare.

Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

lunda stadgas skall utövas enligt bestämmelserna i *lagen om tillsyn å fartyg*.

lunda stadgas skall utövas enligt bestämmelserna i *lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg*.

6 §.

Å svenskt — — — — — senaste anteckning.

Polismyndighet och tillsynsmyndighet enligt *lagen om tillsyn å fartyg* ävensom tull- och lotsmyndighet samt, då fartyget befinner sig i utländsk hamn, vederbörande utländska myndighet äga taga del av oljedagboken och på begäran erhålla av befälhavaren till riktigheten bestyrkt utdrag därav.

Polismyndighet och tillsynsmyndighet enligt *lagen om säkerheten på fartyg* ävensom tull- och lotsmyndighet samt, då fartyget befinner sig i utländsk hamn, vederbörande utländska myndighet äga taga del av oljedagboken och på begäran erhålla av befälhavaren till riktigheten bestyrkt utdrag därav.

Vad i — — — — — svensk hamn.

7 §.

Den som i strid mot denna lag uttömmer olja eller underlåter att vidtaga åtgärd till förhindrande av att olja utflödar, så ock den som bryter mot bestämmelse utfärdad med stöd av 3 § *straffes med dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.

Den som i strid mot denna lag uttömmer olja eller underlåter att vidtaga åtgärd till förhindrande av att olja utflödar, så ock den som bryter mot bestämmelse utfärdad med stöd av 3 § *dömes till böter* eller fängelse i högst sex månader.

Befälhavare, vilken åsidosätter förbudet i 4 § eller bryter mot 6 § eller föreskrift som utfärdats med stöd därav, *straffes med dagsböter*.

Befälhavare, vilken åsidosätter förbudet i 4 § *första eller andra stycket* eller bryter mot 6 § eller föreskrift som utfärdats med stöd därav, *dömes till böter*.

Uttömmes olja i strid mot denna lag eller åsidosättes förbudet i 4 §, *straffes* fartygets redare liksom vore gärningen begången av honom själv, såframt den skett med hans vetskap och vilja.

Uttömmes olja i strid mot denna lag eller åsidosättes förbudet i 4 § *första eller andra stycket*, *dömes* fartygets redare liksom vore gärningen begången av honom själv, såframt den skett med hans vetskap och vilja.

8 §.

Om laga domstol i mål rörande ansvar enligt denna lag skall vad i 313 och 328 §§ *sjölagen* stadgas äga motsvarande tillämpning.

Om laga domstol i mål rörande ansvar enligt denna lag skall vad i 336 och 338 §§ *sjölagen* stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1968.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen kan medge att från fartyg, för vilket kölen sträckts före ikraftträdandet av denna lag och som ej är tankfartyg, får utan hinder av 1 § uttömmas olja, då fartyget är på väg till hamn utan anläggning för mottagning av oljehaltigt barlastvatten, och att sådant fartyg får utan hinder av 4 § andra stycket föra vatten i bränsletank fastän fartyget ej är utrustat med oljeavskiljare.

Gällande bestämmelser m. m.

Beträffande gällande bestämmelser, behandlingen av frågan vid 1966 års riksdag, sjöfartsstyrelsens yttrande och remissyttranden däröver hänvisas till propositionen s. 4—10.

Departementschefen

Oljeutsläpp från fartyg medför i flera hänseenden betydande skador och olägenheter. Skadeverkningarna på sjöfågelbeståndet är allvarliga. Fisket åsamkas olägenheter genom att redskap och båtar smutsas ned. Olja som driver in mot kusterna kan vidare göra stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv. Oljeskadorna är av sådan art, att alla rimliga åtgärder bör vidtas för att minska riskerna för förorening genom oljeutsläpp.

Frågan om åtgärder mot vattenförorening har tagits upp i olika sammanhang. Internationellt samarbete har lett till 1954 års oljeskyddskonvention och till kompletteringar i den. Det internationella arbetet har gett förhållandevis gott resultat. Det är emellertid ännu lång väg till målet att olja över huvud inte skall få tömmas i något vatten. I konventionen rekommenderas de fördragsslutande staterna att genom nationell lagstiftning utvidga skyddet mot vattenförorening. Inom mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) diskuteras förslag till ytterligare effektivisering av konventionen.

Ett särskilt problem utgör de fartygsolyckor som orsakar vattenförorening. Frågor härom diskuteras av representanter för staterna vid Nordsjön och Skagerack, och utredning pågår inom IMCO.

Även frågan hur beredskap mot oljeskador bör ordnas utreds f. n.

De svenska författningsbestämmelserna till skydd mot vattenförorening från fartyg bygger på oljeskyddskonventionen. Inom Sveriges sjöterritorium råder förbud för alla fartyg att släppa ut olja. Utanför Sveriges sjöterritorium gäller våra förbudsregler i s. k. förbjudna zoner, bl. a. hela Nordsjön och Östersjön med vikar, dock endast för svenska fartyg med viss minsta storlek. Gränsen går för tankfartyg vid en bruttodräktighet av 150 registerton och för andra fartyg (torrlastfartyg) vid en bruttodräktighet av 500 registerton. Fr. o. m. den 1 januari 1969 gäller förbudet inom de förbjudna zonerna även för svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet under 150 registerton och för svenskt torrlastfartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton om torrlastfartyget har en maskinstyrka av minst 400 effektiva hästkrafter. De svenska bestämmelserna är på denna punkt strängare än konventionens regler. För nya svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 registerton gäller förbud mot oljeutsläpp i princip även utanför de förbjudna zonerna.

Torrlastfartyg får enligt en undantagsregel (2 § b) lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg) tömma olja, när fartyget är på väg till hamn som inte har anläggning för mottagning av oljehaltig blandning från fartyg. Sådan uttömning skall ske så långt från land som omständigheterna medger. På grund av länsstyrelsebeslut får sådan uttömning av olja inte ske inom Sveriges sjöterritorium vid landets kuster.

Riksdagen har i skrivelse yttrat, att det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att överväga förslag om sådan ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, att dels bestämmelsen i 2 § b) utgår, dels torrlastfartyg, som använder sina brännoljetankar även såsom vattenbarlasttankar, åläggs att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare. I sitt av riksdagen godkända utlåtande anförde tredje lagutskottet att nya eller större, äldre torrlastfartyg utan nämnvärd olägenhet bör kunna underkastas de av motionärerna föreslagna bestämmelserna men att frågan inte torde kunna avgöras för de mindre torrlastfartygen utan att sjöfartsstyrelsen i enlighet med sitt åtagande verkställer utredning i fråga om reningsanordningarna m. m. på torrlastfartygen och i samband därmed klarlägger frågan om nuvarande antal mottagningsanläggningar är till fyllest.

Sjöfartsstyrelsen har efter utredning funnit, att den nämnda undantagsbestämmelsen för torrlastfartyg kan upphävas men att möjlighet bör finnas att ge dispens i särskilda fall. Styrelsen har däremot inte funnit det nödvändigt att föreslå skyldighet för torrlastfartyg, som använder sina brännoljetankar även som barlasttankar, att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare. Styrelsen framhåller att följderna av att ett fartyg inte får släppa ut förorenat barlastvatten blir, att fartyget måste utrustas antingen med tillräckliga vattenbarlasttankar eller med länsvattenseparator. Vidare pekar styrelsen på möjligheten att fartyget behåller förorenat barlastvatten till dess vattnet kan lämnas i mottagningsanläggning, men styrelsen understryker att det är tidsödande och därför oekonomiskt för fartyget att anlita mottagningsanläggning.

Enligt Kungl. Maj:ts förordnande skall anläggning för mottagning av oljehaltig blandning från fartyg finnas i allmän hamn i Göteborg, Hälsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping och Stockholm. Efter det att Kungl. Maj:t gett sjöfartsstyrelsen i uppdrag bl. a. att utreda vilka ytterligare mottagningsanläggningar som behövs, har styrelsen föreslagit Kungl. Maj:t att förordna om mottagningsanläggningar i ytterligare sex hamnar och dessutom anläggningar för mottagning av begränsade mängder olja och oljerester i flera andra hamnar.

Skälet till att lagens 2 § b) i likhet med konventionen tillåter torrlastfartyg att tömma olja, när fartyget är på väg till hamn som inte har mottagningsanläggning, är att många torrlastfartyg av stabilitetsskäl nödgas medföra barlastvatten i sina bränsletankar till hamn eller dess närhet, där

de måste göra sig av med det förorenade vattnet i samband med lastning eller bunkring. Enligt den utredning som nu föreligger medför emellertid ett upphävande av undantagsregeln för svenska fartyg svårigheter endast för ett förhållandevis litet antal existerande fartyg. Med hänsyn till vikten av att oljeutsläpp begränsas i möjligaste mån anser jag därför, att lagens undantagsregel bör upphävas men att möjlighet bör finnas till undantag i särskilda fall för redan existerande torrlastfartyg och sådana torrlastfartyg som börjat byggas. Undantag bör medges endast om avsevärda tekniska svårigheter föreligger att installera oljeavskiljare eller särskilda vattenbarlasttankar. Tillåten utlömnings bör ske så långt från land som möjligt och bör som nu inte få ske inom Sveriges sjöterritorium.

Min avsikt är att föreslå Kungl. Maj:t att förordna om ytterligare mottagningsanläggningar för oljehaltig blandning från fartyg. Anläggningar där förorenat barlastvatten kan tas mot kommer emellertid ändå att saknas i åtskilliga hamnar som besöks av torrlastfartyg. Bl. a. därför kommer risk att föreligga, att torrlastfartyg kommer i sådan situation att befälhavaren anser sig böra tömma förorenat vatten inom förbjudet vattenområde. Risken för sådana utsläpp blir betydligt mindre, om fartyget är försedd med oljeavskiljare. Enligt min mening bör därför i 4 § lagen införas ett förbud för torrlastfartyg att föra vatten i bränsletank om inte fartyget är försedd med godkänd oljeavskiljare.

Det av mig förordade förbudet innebär att torrlastfartyg utan oljeavskiljare inte får föra vatten i bränsletank för vare sig barlast eller annat ändamål. Fartyg utan oljeavskiljare hindras givetvis inte härigenom att göra tankarna rena, när fartyget ligger vid en mottagningsanläggning.

Det bör ankomma på sjöfartsstyrelsen att meddela föreskrifter om oljeavskiljare för förorenat tankvatten i likhet med vad som redan gäller om bl. a. oljeavskiljare för slagvatten enligt 4 § första stycket. Redan installerade oljeavskiljare för slagvatten torde vara användbara också för tankvatten.

Mindre torrlastfartyg är undantagna från förbudet att tömma olja i de förbjudna zonerna. Inom Sveriges sjöterritorium gäller förbudet emellertid för samtliga fartyg. Fartyg som av stabilitetsskäl använder bränsletankar för barlastvatten måste ofta behålla barlastvattnet ända in i hamn eller till hamnens omedelbara närhet. Från påbudet om oljeavskiljare bör därför något allmänt undantag inte göras för de mindre fartygen. I särskilda fall bör emellertid undantag kunna medges för nuvarande torrlastfartyg och för sådana fartyg som redan börjat byggas, om avsevärda tekniska svårigheter föreligger att installera oljeavskiljare eller särskilda vattenbarlasttankar eller om andra synnerliga skäl föreligger.

Överträdelse av bestämmelsen om oljeavskiljare för torrlastfartyg som för vatten i bränsletank bör i påföljdshänseende jämföras med överträ-

delse av bestämmelsen i 4 § första stycket lagen. Samtidigt bör ett par redaktionella ändringar göras i påföljdsbestämmelserna (7 §).

Lagen om säkerheten på fartyg gäller numera i stället för lagen om tillsyn å fartyg. 4 och 6 §§ bör ändras med hänsyn härtill. Vidare bör i 8 § beaktas att sjölagen ändrats.

Utskottet

Enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får olja inte tömmas från fartyg i vattenområde som utgör svenskt territorium. I tillämpningskungörelsen till lagen föreskrivs att detta förbud i fråga om svenska tank- och torrlastfartyg med viss bruttodräktighet skall gälla även inom de s. k. förbjudna zonerna, dvs. dels det havsområde inom ett avstånd av 50 sjömil från närmaste land, dels bl. a. övriga delar av Nordsjön, Östersjön och Bottenhavet.

Från nämnda förbud finns i lagen angivna vissa undantag. Bl. a. får enligt 2 § b) i lagen uttömning ske beträffande olja från torrlastfartyg, då fartyget är på väg till hamn utan föreskriven oljemottagningsanläggning. Uttömning skall dock ske så långt från land som omständigheterna medger.

För att helt förhindra utsläpp från torrlastfartyg föreslogs i motioner vid 1966 års riksdag att undantagsstadgandet i 2 § b) skulle utgå och att torrlastfartyg som använder sina brännoljetankar även som vattenbarlasttankar skulle åläggas att vara utrustade med oljeavskiljare. I sitt av riksdagen godkända utlåtande fann tredje lagutskottet, som var positivt till syftet med motionerna, att det fick ankomma på Kungl. Maj:t att efter en av sjöfartsstyrelsen aviserad utredning överväga motionsförslagen. Sedan sjöfartsstyrelsen verkställt sin utredning har nu Kungl. Maj:t i förevarande proposition föreslagit, med vissa undantag, att bestämmelsen i 2 § b) upphävs och att torrlastfartyg, som är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning, skall förbjudas att föra vatten i bränsletank, om fartyget inte är utrustat med oljeavskiljare. Utskottet hälsar förslaget med tillfredsställelse. Utskottet vill dock framhålla att förslaget endast bör ses som ett led i strävandena att minska riskerna för förorening genom oljeutsläpp. Såsom departementschefen anför torde, med hänsyn till de betydande skador och olägenheter oljeuttömning från fartyg regelmässigt medför, alla rimliga åtgärder böra i framtiden vidtas för att lösa de med sådan oljeförorening förknippade problemen.

I propositionen föreslås sådan ändring av 7 § första och andra styckena att »dagsböter» utbytes mot »böter». Det bör i sammanhanget framhållas att ändringen enbart är orsakad av att i brottsbalken, som trädde i kraft den 1 januari 1965, stadgas att böter ådömes i dagsböter, om det ej för

böter är utsatt visst högsta belopp ej över 500 kronor eller det är fråga om normerade böter, i vilka fall böterna ådömas omedelbart i penningar. Förslaget innebär sålunda ingen materiell ändring i förhållande till gällande rätt.

På grund av det anförda får utskottet hemtälla,
att riksdagen bifaller propositionen nr 161.

Stockholm den 21 november 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendets behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp), Svante Kristiansson (s), Knut Johansson (s), Ebbe Ohlsson (h), Erik Jansson* (s), Nils-Eric Gustafsson (cp) och Åkesson (fp);

från andra kammaren: herrar Nyberg (fp), Hedin (h), Tobé (fp), Ekström i Iggesund (s), Sundelin (s), fröken Anderson i Lerum (s), herrar Hammarberg (s) och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.