

Nr 49

Utlåtande i anledning av motioner angående påföljderna vid oljeutsläpp från fartyg.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 420 i första kammaren av herr *Jacobsson, Gösta, m. fl.* och nr 528 i andra kammaren av herr *Tobé m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen måtte

dels hos Kungl. Maj:t begära förslag om sådan ändring i oljeskyddslagen 7 § att där stadgad påföljd av fängelse i högst sex månader ökas till fängelse i högst ett år;

dels ock anhålla att Kungl. Maj:t ville låta utreda förutsättningarna för införande i oljeskyddslagen av bestämmelse om mistning av behörighetsbevis för befälsperson som trotsar lagens huvudstadgande om förbud mot oljeutsläpp från fartyg».

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från riksåklagaren, sjöfartsstyrelsen och statens naturvårdsverk. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Nordiska oljeskyddsunionen.

Gällande bestämmelser

Enligt 1 § första stycket *lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (oljeskyddslagen)* får olja inte tömmas från fartyg i vattenområde som utgör svenskt territorium. I den mån så är möjligt skall även utflöde av olja från fartyg förhindras i sådant vattenområde. För annat vattenområde kan Kungl. Maj:t enligt paragrafens andra stycke bestämma att samma regler skall gälla i fråga om svenska fartyg av vissa slag och med viss minsta bruttodräktighet. I 1 § första stycket *tillämpningskungörelsen den 2 maj 1958* till nämnda lag föreskrivs att nyssnämnda regler skall gälla för svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och för annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton även inom vissa s. k. förbjudna zoner. Dessa zoner omfattar dels allt havsområde inom ett avstånd av 50 sjömil från närmaste land, dels bl. a. övriga delar av Nordsjön, Östersjön och Bottenhavet. Den nu gällande lydelsen har trätt i kraft den 18 maj 1967 (SFS 1967:126).

I 1 § andra stycket *tillämpningskungörelsen* ges en bestämmelse som ut-

gör ett steg mot totalförbud mot oljeutsläpp från fartyg. Bestämmelsen innebär att svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 register-ton, för vilket byggnadskontrakt har tecknats den 18 maj 1967 eller senare, inte får tömma olja i något vattenområde. När särskilda omständigheter föreligger får sådant fartyg emellertid tömma olja utanför de förbjudna zonerna.

Fr. o. m. den 1 januari 1969 utvidgas genom 1 a § tillämpningskungörelsen bestämmelserna om de förbjudna zonerna till att omfatta alla svenska tankfartyg och även de svenska torrlastfartyg under 500 bruttoregister-ton som har en maskinstyrka om minst 400 effektiva hästkrafter. Sjöfartsstyrelsen kan medge undantag från föreskrifterna i 1 a § tillämpningskungörelsen.

I 2 § oljeskyddslagen anges vissa undantag från förbudet att släppa ut olja från fartyg, nämligen för dels oljehaltigt slagvatten, dels bottensats som utgörs av rester från rening av brännolja eller smörjolja och dels olja från fartyg som inte är tankfartyg, när fartyget är på väg till hamn utan motagningsanläggning för oljespill. Det sistnämnda undantaget upphävs emellertid genom en ändring som träder i kraft den 1 juli 1968.

Enligt 3 § kan Kungl. Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t utser, meddela bestämmelser för visst svenskt vattenområde till förebyggande av att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg som inte är olja eller genom sådan uttömning som avses i 2 §. I 3 § tillämpningskungörelsen ges länsstyrelserna bemyndigande att utfärda sådana bestämmelser.

Enligt 4 § får svenskt fartyg med viss minsta bruttodräktighet inte nyttjas till sjöfart om det inte är utrustat med anordningar till förebyggande av att beständig brännolja flödar ut i fartyget eller med inrättning, med vilken slagvattnet kan renas från olja före uttömning. Dessutom föreskrivs f. n. att barlastvatten om möjligt inte bör föras i fartygs bränsletankar. Genom en ändring som träder i kraft den 1 juli 1968 införs förbud för svenskt fartyg, som inte är tankfartyg, att föra vatten i bränsletank, om fartyget inte är utrustat med oljeavskiljare.

I 5 § föreskrivs att i allmän hamn som Konungen bestämmer skall finnas anläggning för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg. Med stöd härav föreskrivs i 7 § tillämpningskungörelsen att sådan anläggning skall finnas i allmän hamn i Göteborg, Hälsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping och Stockholm.

I 6 § oljeskyddslagen ges bestämmelser om förande av oljedagbok.

Straffbestämmelserna återfinns i 7 §. Den som i strid mot lagen uttömmar olja eller underlåter att vidta åtgärd till förhindrande av att olja utflödar kan, liksom den som bryter mot bestämmelser, som utfärdats med stöd av 3 §, straffas med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Uttömmes olja i strid mot lagen straffas fartygets redare som om gärningen begåtts av honom själv, såframt den skett med hans vetskap eller vilja.

Motionerna

Till stöd för sina yrkanden anför motionärerna att utvecklingen i fråga om förorening av hav, kuster och stränder genom olja från fartyg torde ge anledning att överväga åtgärder för att komma till rätta med den ohörsamhet och bristande laglydnad som har ådagalagts gentemot gällande bestämmelser till förhindrande av avsiktliga utsläpp av olja från fartyg till sjöss. Oljeföroreningen har under det gångna året vad gäller frekvensen varit svårare än någonsin. Endast i undantagsfall har oljeutsläppen till sjöss kunnat hänföras till sjöolyckor, varför något tvivel inte kan råda om att de avsiktliga oljeutsläppen på det hela taget varit orsak till de mycket talrika och i vissa fall svåra oljeföroreningarna. En strängare reaktion från det allmännas sida torde enligt motionärernas mening få anses påkallad, lämpligen genom att utöka den nuvarande straffskalan till fängelse ett år. Motionärerna pekar även på en annan utväg att öka respekten för lagens föreskrifter, nämligen att införa den påföljden att befälsperson som gör sig skyldig till eller har ansvaret för brott mot oljeskyddslagen kan mista sin behörighet till tjänst på fartyg. En sådan påföljd skulle enligt motionärernas uppfattning förmodligen även neutralisera den risk att mista sin anställning som en befälsperson stundom kan anse sig löpa, när laglydnaden kommer i konflikt med arbetsgivarens intresse. Motionärerna anser därför frågan om att införa en sådan påföljd allvarligt böra övervägas.

Frågans tidigare behandling

En redogörelse för tillkomsten av och innehållet i 1954 års oljeskyddskonvention samt de år 1962 vidtagna ändringarna i konventionen finns intagen i tredje laguskottets utlåtande 1966:37 (s. 1—10) i anledning av en motion om ändring i oljeskyddslagen. Utskottet hänvisar till nämnda redogörelse, som även innehåller uppgifter om lagstiftningsåtgärderna i anledning av konventionen och ändringarna i konventionen. Utöver uppgiften att lagen om ändringar i oljeskyddslagen på grund av 1962 års konventionsändringar utfärdades den 31 maj 1963 (nr 187) må nämnas att ändringarna trädde i kraft den 18 maj 1967.

Vid 1965 års riksdag behandlades två motioner (I:328 och II:395) och vid 1966 års riksdag en motion (II:396) om viss skärpning av bestämmelserna i oljeskyddslagen (3LU 1965:16 och 1966:37). Genom de numera beslutade ändringarna, som har angivits i avsnittet Gällande bestämmelser, torde motionärernas yrkanden i huvudsak ha tillgodosetts.

Beträffande *påföljderna* för brott mot förbudet mot uttömmande av olja från fartyg enligt bestämmelserna i oljeskyddslagen må följande anmärkas.

Enligt art. III och VI i 1954 års oljeskyddskonvention skall överträdelse av förbud mot oljeuttömning vara straffbar och straffet får inte vara lind-

rigare för en överträdelse utom ett lands territorialvatten än för motsvarande förseelse, begången inom territorialvattnet.

I propositionen med förslag till antagande av oljeskyddslag (1956:23) anförde departementschefen bl. a. följande beträffande straffbestämmelserna i 7 §.

Straffansvar bör drabba envar som i strid mot lagen uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd för att förhindra att olja utflödar. Detsamma bör gälla för den som bryter mot lokal föreskrift enligt 3 § till förhindrande av vattenförorening. Vidare bör man i straffrättslig väg kunna ingripa mot befälhavare som nyttjar ej behörigen utrustat fartyg eller som gör sig skyldig till försummelse med avseende å oljedagbokens förande. Vid överträdelse av förbudet mot oljeuttömning och mot nyttjande av fartyg, som ej är behörigen utrustat, bör även redaren vara underkastad straffansvar. Förutsättningen härför bör dock i enlighet med nu tillämpade straffrättsliga principer vara att förseelsen skett med hans vilja och vetskap.

Vid bestämmande av strafflatituderna för förseelser mot lagen bör beaktas att det, om endast låga bötesstraff utdömes, kan ur ekonomisk synpunkt för en redare vara fördelaktigt att bryta mot oljeuttömningsförbudet. Det synes därför ej tillräckligt med en straffskala som innehåller endast böter. Jag har därför övervägt att införa någon form av förverkande av ett penningbelopp som motsvarar redarens ekonomiska fördel av förseelsen. Mot en sådan regel — vars lämpliga utformning för övrigt erbjuder betydande svårigheter — kan emellertid åberopas att den endast sällan skulle drabba utländska redare. Jag har i stället stannat för att föreslå införande av frihetsstraff. Denna ståndpunkt synes stå i god överensstämmelse med lagstiftningen på likartade områden. Jag får sålunda hänvisa till 13 kap. 11 § andra stycket vattenlagen och 11 kap. 13 § strafflagen. I förevarande paragraf har i enlighet med det sagda straffet för den som i strid mot lagen uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd mot oljeutflöde samt för den som bryter mot lokalt uttömningsförbud bestämts till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. I sammanhanget må anmärkas att dessa gärningar motverkas jämväl därav att de enligt allmänna rättsprinciper medför skyldighet för den felande att utgiva ersättning för uppkommen skada.

Övriga förseelser — nyttjande av ej behörigen utrustat fartyg och försummelse i fråga om oljedagboken — är av lindrigare art och straffskalan för dem torde böra bestämmas till dagsböter.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (3LU 1956:4) godtog utskottet lagförslaget.

Nordiska rådet har tillställt regeringarna i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige en rekommendation (1968:31), antagen den 22 februari 1968, angående revision av oljeskyddskonventionen. I rekommendationen hemställer rådet att regeringarna skall söka få till stånd sådan ändring i oljeskyddskonventionen att det principiellt blir totalförbud mot att släppa ut olja eller oljehaltig blandning i havet och att det skapas ökade möjligheter till en effektiv kontroll. Rådet hemställer dessutom att regeringarna måtte överväga om det är möjligt att mål om överträdelse av konventionen kan handläggas vid en internationell domstol.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna tillstyrker *statens naturvårdsverk* och *Nordiska oljeskyddsunionen* motionerna. *Sjöfartsstyrelsen* och *riksåklagaren* förordar andra lösningar av problemet medan de övriga avstyrker förslagen.

Statens naturvårdsverk finner sig inte kunna gå in på förslagen i annan mån än att verket vitsordar att efterlevnaden av lagen f. n. är sådan att betydande men för naturvårdsintresset uppstår. En skärpning av påföljdsföreskrifterna torde därför enligt verkets mening vara motiverad.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att flertalet utsläpp av olja från fartyg i våra farvatten är att hänföra till s. k. avsiktliga utsläpp, huvudsakligen sammanhängande med fartygens normala drift. Styrelsen är emellertid inte övertygad om att sättet att komma till rätta med detta problem och att vinna bättre efterlevnad av bestämmelserna är att skärpa påföljderna i de ytterst fåtaliga fall som i praktiken kommer under domstols prövning. Enligt styrelsens mening måste problemet i första hand angripas efter andra linjer. Den mest effektiva vägen att förhindra eller begränsa oljeutsläppen från fartyg är utan tvivel att göra det ekonomiskt lönsamt för fartygen att behålla olja ombord. En annan väg är att vidtaga sådana åtgärder att det inte medför alltför stora olägenheter eller kostnader för fartyget att avbördas sig de oljerester som har framkommit under fartygets drift. Frågan huruvida mottagningsanläggningarna i hamnarna för oljerester från fartyg är så anordnade att de tillgodoser dessa krav undersöks f. n. i samarbete mellan styrelsen, redareorganisationerna och Hamnförbundet. Styrelsen pekar vidare på svårigheterna att fastställa från vilket fartyg en oljefläck har kommit. Viss förbättring av kontrollen torde kunna vinnas genom bättre övervakning särskilt av de närmast kusten liggande farvattnen och genom ett förbättrat rapportsystem beträffande iakttagna oljefläckar. Styrelsen framhåller även möjligheten att skärpa kontrollen av oljehanteringens ombord i fartygen genom mer eller mindre regelbundna inspektioner av särskilt tankfartygen. Styrelsen avser att inom den närmaste tiden påbörja en försöksverksamhet med sådan kontroll. För att få bättre sakmaterial vid kontrollen borde formuläret till oljedagbok ändras. Ett svenskt förslag till sådan ändring torde komma att behandlas av vederbörande internationella organ i slutet av detta år. Vad gäller förslaget om bestämmelser om mistning av behörighetsbevis för befälsperson som trotsar oljeskyddslagens förbud mot oljeutsläpp från fartyg anför styrelsen att denna fråga f. n. övervägs inom den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). Frågans behandling inför detta forum torde enligt styrelsens mening bära avvaktas innan ytterligare åtgärder vidtages. Styrelsen anför slutligen att behovet av skärpta påföljder bör övervägas först sedan man sett effekten av ytterligare åtgärder för att förbättra servicen för fartygen och skärpa kontrollen.

Riksåklagaren anser det vara rimligt att antaga att förslaget om höjning

av straffmaximum skulle medföra en viss förstärkning av straffbestämmelsernas preventiva effekt samt att den föreslagna möjligheten att som sanktion för brott mot oljeskyddslagen fråntaga fartygsbefälet dess behörighet — en sanktion som f. n. kan användas vid vissa brott mot sjölagen — skulle vara tämligen verkningsfull. Utsikterna att komma till rätta med oljeföroreningarna genom skärpt strafflagstiftning måste dock anses vara mycket begränsade bl. a. på grund av de särskilda utrednings- och bevisvårigheter som föreligger vid ifrågasatt brott mot oljeskyddslagen. Förlust av behörighet som fartygsbefäl skulle komma att rikta sig enbart mot det svenska fartygsbefälet. Ett sådant stadgande skulle alltså knappast ha någon preventiv effekt i fråga om utländska fartyg. Även från en annan synpunkt riktar riksåklagaren invändningar däremot. Med hänsyn till rådande konkurrens inom sjöfartsnäringsen hör man inte meddela strängare föreskrifter för svenska fartyg än som gäller för utländska. Denna synpunkt har beaktats vid oljeskyddslagens tillkomst. Införande av möjlighet till diskvalifikation bör därför övervägas bara om frågan kan få en internationell lösning. Riksåklagaren anser det i stället vara nödvändigt att angripa problemet med oljeföroreningarna från mycket vidare synpunkter. Störst effekt torde vinnas genom ett system av samverkande åtgärder, allt såvitt möjligt på det internationella planet. Riksåklagaren anför därefter en tänkbar åtgärd, nämligen att skärpa skadeståndsskyldigheten i anledning av oljeutsläpp samt att införa försäkringsskyldighet i kombination med rätt till ersättning för skador, orsakade av okända fartyg.

Sveriges redareförening framhåller att en av grunderna till att oljeutömning alltjämt sker till sjöss är att man inte har sett till att behovet av mottagningsanordningar för oljerester har fyllts. Enligt föreningens mening sker en stor del av de olagliga oljeutsläppen från utländska fartyg, bl. a. sådana som tillhör länder som inte har ratificerat oljeskyddskonventionen. För att komma till rätta med sådana oljeutsläpp fordras en bättre övervakning. Utan en mer intensiv övervakning skulle en straffskärpning bli ett slag i luften, eftersom de flesta som brutit mot bestämmelserna ändå skulle undgå straff. Förslaget att befälsperson som överträder förbudet mot oljeutsläpp skulle kunna mista sitt behörighetsbevis anser föreningen vara orimligt, särskilt med hänsyn till att någon liknande påföljd inte kan drabbas den som är ansvarig för motsvarande fel eller försummelse inom en industri.

Sveriges fartygsbefälsförening anser det inte vara motiverat med en straffskärpning. I stället bör de nuvarande straffbestämmelserna tillämpas effektivare genom en förbättrad kontroll och en förstärkning av åklagarväsendet beträffande sjöfarten, vilket skulle medföra en ökad risk för påföljd vid överträdelse av bestämmelserna. Föreningen ifrågasätter vidare om det är möjligt att för brott mot oljeskyddslagen införa den påföljden att ansvarigt befäl berövas sitt behörighetsbevis. En sådan åtgärd har anknytning till för-

mågan att framföra fartyg men utgör enligt föreningens mening knappast korrektiv mot förseelser av annat slag än de som sammanhänger med sjöfartssäkerheten.

Svenska maskinbefälsförbundet anför att det f. n. knappast föreligger reella förutsättningar att följa bestämmelserna i oljeskyddslagen, eftersom tillfredsställande anordningar för mottagande av oljerester saknas i en rad svenska hamnar. Så länge tekniska lösningar av problemet inte har anvisats, kan man enligt förbundets mening inte begära att förbudet mot oljeutsläpp skall efterlevas. Förbundet vänder sig därför bestämt mot att i nuvarande läge skärpa straffbestämmelserna eller införa annan påföljd.

Nordiska oljeskyddsunionen framhåller att det inte kan betvivlas att oljeförekomsterna på havet i flertalet fall härrör från avsiktliga utsläpp från fartyg samt att man tyvärr måste konstatera att gällande bestämmelser efterlevs dåligt. Detta förhållande har nyligen föranlett Oljeskyddskommittén hos den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen i London (IMCO) att framlägga en resolution med uppmaning till regeringarna i de till oljeskyddskonventionen anslutna staterna att snarast möjligt skärpa de straffbestämmelser som gäller i vederbörande land för olagliga oljeutsläpp. Oljeskyddsunionen anför vidare att det kan ifrågasättas om det rimligen kan anses vara det allmännas sak att göra det ekonomiskt lönsamt för ett fartyg att följa givna lagbud. Härvid åsyftas främst inrättande av oljemottagningsanläggningar i hamnarna i sådan utsträckning och av sådan beskaffenhet att fartygen snabbt och utan väsentlig kostnad skall kunna avlämna sina oljerester. Förmodligen kommer ett sådant förfarande alltid att vålla liggettidskostnader, vilket med all sannolikhet också är anledningen till det kända och påtalade förhållandet att fartygen i så ringa utsträckning hittills har begagnat sig av mottagningsanläggningarna i de sex hamnar som har inrättat sådana. Beträffande frågan att införa påföljden att ansvarigt befäl kan mista sitt behörighetsbevis vid överträdelse av förbudet mot oljeutsläpp framhåller Oljeskyddsunionen att frågan f. n. övervägs inom IMCO. Detta förhållande kan inte anses utgöra något skäl för att tills vidare avstå från utredning i ämnet. En utredning är uppenbarligen nödvändig för ett ställningstagande till saken från svensk sida redan vid behandlingen i IMCO, vars olika organ utslutande består av regeringsrepresentanter, vilkas kunskaper och meningsyttringar utgör grunden för de överläggningar som kan förekomma där. En svensk utredning skulle sålunda utgöra en lämplig förberedelse till behandlingen inom IMCO och för övrigt vara motiverad redan av den anledningen att saken förts upp på dagordningen där. Oljeskyddsunionen åberopar slutligen en bilagd rapport angående oljeskador under år 1967.

Unionen framhåller under hänvisning till denna att rapporterna om på sjön iakttagna oljeutsläpp och om förorening av kusterna under år 1967

varit talrikare än någonsin. Samtliga ärenden hos sjöåklagaren vid sjöfartsstyrelsen, i vilka polisutredningen slutförts, har avskrivits.

Oljeskyddsunionen tillstyrker motionärernas förslag.

Utskottet

Enligt 1956 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får olja från fartyg inte uttömmas i vattenområde som utgör svenskt territorium. I den mån så är möjligt skall även utflöde av olja från fartyg förhindras i sådant vattenområde. För annat vattenområde kan Kungl. Maj:t bestämma att samma regler skall gälla i fråga om vissa svenska fartyg. Enligt sådant förordnande gäller förbudsreglerna för svenska fartyg med viss minsta storlek i s. k. förbjudna zoner, bl. a. hela Nordsjön och Östersjön med vikar. I ett par hänseenden gäller undantag från lagens regler.

Den som i strid mot lagen uttömmar olja eller underlåter att vidta åtgärd till förhindrande av att olja utflödar kan straffas med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Har uttömning av olja skett straffas fartygets redare som om gärningen begåtts av honom själv, såframt den skett med hans vilja eller vetskap.

Motionärerna hemställer att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag till sådan ändring av straffbestämmelserna att fängelse i högst ett år kan utdömas. De yrkar även utredning av förutsättningarna för införande av den påföljden att befälsperson som åsidosätter förbudet mot oljeutsläpp skall kunna mista sin behörighet till tjänst på fartyg.

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.

Frågan om åtgärder mot vattenförorening har tagits upp i olika sammanhang. Internationellt samarbete har lett till 1954 års oljeskyddskonvention och till kompletteringar i den. De svenska författningsbestämmelserna i ämnet bygger på konventionen. Bestämmelserna har efter hand skärpts bl. a. genom att medgivna undantag från dem inskränkts. Från och med våren 1967 gäller förbud mot oljeutsläpp från svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton inom ett flertal havsområden. Erfarenheten synes emellertid ha visat att bestämmelserna inte är tillräckliga för att hindra att olja töms ut i de vattenområden som omger Sverige. Som närmare framgår av ett av remissyttrandena har under år 1967 förekommit en mängd oljeutsläpp bl. a. i Nordsjön och Östersjön. Någon påtaglig förbättring av förhållandena synes i själva verket inte ha inträffat.

fat ens som följd av de under nämnda år genomförda skärpningarna av bestämmelserna. Till stor del torde detta sammanhånga med att kontrollen av efterlevnaden av lagen inte är tillräckligt effektiv.

Svårigheterna att få till stånd en effektiv sådan kontroll är emellertid stora. Utsläppen sker i regel på öppna havet och upptäcks ofta först åtskillig tid efter det att de ägt rum. Att fastställa från vilket fartyg utsläppet härrör möter i detta läge avsevärda svårigheter. I fråga om internationellt vatten tillkommer dessutom den omständigheten att en strandstats myndigheter synes ha begränsade befogenheter att vidta åtgärder för utredning. Av remissvaren framgår att lagföring av för oljeutsläpp ansvariga personer endast undantagsvis kommer till stånd. Enligt utskottets mening skulle en skärpning av påföljderna vid åsidosättande av förbudet mot oljeutsläpp få ringa effekt, om inte utrednings- och bevismöjligheterna kan förbättras.

I remissvaren över motionerna anges vissa möjligheter att förbättra kontrollen över efterlevnaden av oljeskyddslagen. För de närmast kusten liggande farvattnen kan övervakningen skärpas och rapporteringen av iakttagna oljefläckar förbättras. Genom mer eller mindre regelbundna inspektioner av särskilt tankfartygen och deras oljedagböcker kan kontrollen av oljehanteringen på fartygen skärpas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att sjöfartsstyrelsen avser att inom den närmaste tiden påbörja en försöksverksamhet med sådan kontroll. Denna form av kontroll skulle underlättas om det i oljeskyddskonventionen föreskrivna formuläret till oljedagbok ändrades i vissa avseenden. Från svensk sida föreligger förslag till sådan ändring. Förslaget torde komma att behandlas av den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) i slutet av detta år.

Vissa remissorgan, som företräder det enskilda sjöfartsintresset, anser att behovet av mottagningsanordningar för oljerester inte är tillgodosett på ett tillfredsställande sätt i svenska hamnar. Sjöfartsstyrelsen undersöker f. n. i samarbete med redareorganisationerna och hamnförbundet, om anläggningarna uppfyller de krav man måste ställa för att fartyg utan alltför stora olägenheter eller kostnader skall kunna avlämna sina oljerester. Utskottet anser att det är angeläget att man från det allmännas sida tillhandahåller en god service på detta område och att fartygen också begagnar sig av de anordningar som ställs till förfogande. Enligt utskottets mening är det även rimligt att man inom sjöfartsnäringskalkylerar in tidsförlust och kostnader för avlämnande av oljerester i driftkostnaderna för fartyg.

Ytterligare vägar för att höja effekten av oljeskyddslagstiftningen anförs av riksåklagaren, nämligen dels att skärpa reglerna om skadeståndsskyldighet vid oljeutsläpp genom att införa strikt ansvar för fartygets ägare, dels att införa försäkringsplikt i kombination med rätt till ersättning för skador, orsakade av okända fartyg.

Den av motionärerna ifrågasatta påföljden att befäl som åsidosätter för-

budet mot oljeutsläpp skall kunna mista sin behörighet till tjänst på fartyg skall tas upp till behandling i slutet av innevarande år inom IMCO. Enligt vad utskottet har inhämtat kommer detta att föranleda att frågan som förberedelse härtill utreds inom Kungl. Maj:ts kansli.

Utskottet anser det vara mycket angeläget att man snarast möjligt kommer till rätta med det av motionärerna aktualiserade problemet att förbättra efterlevnaden av oljeskyddslagen. I första hand bör emellertid vidtas åtgärder som syftar till att anordna och förbättra mottagningsstationer för oljerester och att där ge fartygen tillfredsställande service och vidare att införa skärpt kontroll. Om resultaten av dessa åtgärder inte inom skälig tid skulle visa sig tillräckliga, bör det enligt utskottets mening dels övervägas att skärpa påföljderna i den riktning motionärerna anfört, dels utredas möjligheterna att vidta de av riksåklagaren anvisade åtgärderna av ekonomisk och försäkringsmässig natur.

Vad sålunda anförts torde böra ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet får således hemställa

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I:420 och II:528.

Stockholm den 9 maj 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp), Göran Karlsson (s)*, Svante Kristiansson (s)*, Ebbe Ohlsson (h), Åkesson (fp), Hansson (s), fru Landberg (s) och herr Nils Nilsson (cp)*;

från andra kammaren: fru Torbrink (s)*, herrar Tobé (fp), Ekström i Iggesund (s), fru Ekroth (s)*, herrar From (fp)*, Hammarberg (s), Krönmark (h)* och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.