

Nr 68

Utlåtande i anledning av motioner om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 913 i första kammaren av herrar *Wirtén* och *Skårman* och nr 1070 i andra kammaren av herr *Tobé m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställas

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär en översyn av lagen ang. åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt att därvid övervägs vilka krav som bör ställas på toalettanordningar för olika fartygstyper samt fritidsbåtar och på vilket sätt mottagningsanordningar för toalettavfall kan ordnas i hamnarna».

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrivits i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från socialstyrelsen, sjöfartsverket, statens naturvårdsverk samt länsstyrelserna i Stockholms län, i Malmöhus län och i Göteborgs och Bohus län.

På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Vattenvärnet, Svenska naturskyddsföreningen, Sveriges redareförening och Sjösportens samarbetsdelegation.

Länsstyrelsen i Stockholms län har bifogat yttranden från Stockholms stads hamnstyrelse, Stockholms stads hälsovårdsnämnd, hälsovårdsnämnderna i Nynäshamn, Frötuna och Djurö samt länsläkaren i länet.

Gällande bestämmelser

Vår centrala lag på miljöskyddets område, miljöskyddslagen den 29 maj 1969, är så till vida begränsad att dess tillämpningsområde i huvudsak omfattar störningar, som kan hänföras till fast egendom. Miljöskyddslagen är således inte tillämplig på utsläpp av olja, avloppsvatten, fasta ämnen m. m. från fartyg eller båt. Beträffande dylika utsläpp gäller *lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*. Enligt 3 § i denna lag äger Konungen eller myndighet som Konungen utser för visst svenskt vattenområde meddela bestämmelser till förebyggande av att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg, som inte är olja. Lagen äger endast i den mån Konungen så förordnar tillämpning på svenskt örlogsfartyg.

I kungörelsen den 2 maj 1958 med tillämpningsföreskrifter till lagen stadgas i 3 § att bestämmelser i nämnda hänseende må efter samråd med sjö-

fartsstyrelsen och chefen för marinen utfärdas av länsstyrelser. Länsstyrelserna i samtliga kustlän har med stöd av denna bestämmelse fastställt regler, varigenom nedskräpning från fartyg inom respektive läns vattenområdet till territorialgränsen kan beivras. I samband härmed har dock undantag meddelats för regelmässig användning av fartygs vattenklosettanläggning i dessa vattenområden.

Till ledning för hälsovårdsnämnder, hamnmyndigheter, rederier m. fl. har *medicinalstyrelsen* den 7 augusti 1967 i samråd med sjöfartsstyrelsen utfärdat råd och anvisningar angående omhändertagande av sopor och avfall från fartyg (nr 120). Några anvisningar lämnas däremot inte beträffande flytande föroreningar såsom latrin, disk- och badvatten m. m.

I sammanhanget må också erinras om att enligt *1964 års naturvårdslag* (§ 23) gäller att »envar skall tillse att han ej skräpar ned i naturen med plåt, glas, plast, papper, avfall eller annat, så att därav kan uppkomma otrevnad eller skada för annan» samt (§ 37) att den som åsidosatt stadgandet i 23 § dömes till dagsböter, om förseelsen varit ägnad att för annan medföra obehag av någon betydelse eller skada till person eller egendom. Med »naturen» syftas i första hand på skog och mark men också på exempelvis vattenområdet invid en badstrand.

Motionerna

Motionärerna anför inledningsvis att betydande vattenföroreningar i dag skapas genom utsläpp av orenat toalettavfall från fartyg. I hamnar och i hårt trafikerade farleder ger dessa utsläpp upphov till betydande sanitära olägenheter. Motionärerna framhåller att avfallsmängden är betydande. Utsläppen från fartyg i Stockholms hamn beräknas motsvara det orenade utsläppet från ett samhälle på ca 12 000 invånare. Passagerartrafiken t. ex. i Öresund och mellan Sverige och Finland medför liknande svåra föroreningar. Även om fartygs- och passagerartrafik ger upphov till den övervägande delen av föroreningarna leder även det ökade antalet fritidsbåtar och husbåtar till att vattenföroreningarna i de mest attraktiva skärgårdsområdena kan bli betydande, särskilt som dessa båtar ofta ligger förankrade en längre tid på en och samma plats. Såväl passagerar- som småbåtstrafiken kan väntas öka i dessa farvatten. I gästhamnar finns ibland mottagningsanordningar för toalettavfall, men huvuddelen av småbåtarna har inte möjlighet att lagra avfallet, påpekar motionärerna.

För att motverka nämnda sanitära olägenheter krävs enligt motionärernas mening en förbättrad lagstiftning, som leder till installation av slutna avloppssystem i fartyg och småbåtar. De anser därför att en översyn av lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg är nödvändig. Vidare framhålls att ingrepp från hälsovårdsnämndernas sida kan vara befogade.

Motionärerna anför härefter att det redan nu finns tekniska förutsätt-

ningar för att använda slutna avloppssystem även på fartyg och fritidsbåtar. Marinen sägs, bl. a. för sina u-båtar, ha slutna system. En del passagerarfartyg är försedda med tankar där avfallet samlas upp. Kemiska toaletter går även att installera på fritidsbåtar. Även valtensnåla system av vakuumentyp kan visa sig lämpliga för vissa fartyg. Lagstiftningen bör enligt motionärernas mening reglera i vilken utsträckning slutna system för toalettavfall bör vara krav för olika fartygstyper. Ett successivt införande av slutna toalettssystem för fartyg och fritidsbåtar kräver även att mottagningsanordningar installeras i hamnarna. Det är också angeläget att Sverige internationellt kan verka för att bestämmelser av denna art införs generellt, framhåller motionärerna avslutningsvis.

Tidigare riksdagsbehandling m. m.

I likalydande motioner vid 1968 års riksdag, nr 83 i första kammaren av fru Hultell m. fl. och nr 125 i andra kammaren av herr Thylén m. fl., hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att kommittén för ett renare samhälle erhöll i uppdrag att utreda den förorening som förorsakas av passagerarfartygens utsläpp av toalettavfall samt att i motionerna anförda synpunkter angående fartygs utsläpp av spill- och toalettavfall delgavs den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen — IMCO.

Tredje lagutskottet hänvisade i sitt utlåtande 1968: 53 bl. a. till att styrelsen för *Vattenvärnet*, som är en ideell organisation med uppgift att verka för vård och värn av landets vatten och stränder, i skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 mars 1966 hemställt att en allsidig utredning skyndsammast måtte verkställas för att med beaktande av tekniska, praktiska och rättsliga synpunkter lägga fram konstruktiva förslag till effektiv lösning av problemet med fartygens och småbåtsflottans nedskräpning och förorening av vårt lands kuster och inre vattenvägar och att initiativ samtidigt tas till ett internationellt samarbete inom området. Utskottet upplyste härjämte om att Kungl. Maj:t genom beslut den 9 juni 1967 överlämnat skrivelsen till *kommittén för ett renare samhälle* för att tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag.

Vad beträffar de internationella aspekterna på frågan angående åtgärder till förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg, vilka inte kunde anses omfattas av nämnda kommittés uppdrag, hänvisade utskottet till att dessa berörts av *sjöfartsstyrelsen* i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 13 oktober 1967. Styrelsen hade i sin skrivelse hemställt att frågan i särskild not göres till föremål för övervägande av berörda sjöfartsnationer inom den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). I händelse av bifall till hemställan torde enligt styrelsens mening ärendet böra anhängiggöras hos IMCO:s generalsekreterare, på vilken det

borde ankomma att föranstalta om ärendets fortsatta handläggning. Ärendet var vid tiden för utskottets utlåtande föremål för prövning i kommunikationsdepartementet.

Med hänsyn till att Vattenvärnets framställning i vad den avsåg svenskt vatten överlämnats till kommittén för ett renare samhälle för att tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag ansåg *utskottet* i sitt av riksdagen godkända utlåtande att motionernas syfte i denna del fick anses vara tillgodosett. Frågan rörande internationellt samarbete inom området var ännu beroende på Kungl. Maj:ts prövning, anförde utskottet. Utskottet ville för sin del framhålla att utsläpp av avloppsvatten från fartyg givetvis inte är önskvärda även om de sker på öppet och internationellt vatten. Å andra sidan, anförde utskottet, torde skadorna av dylika utsläpp vara långt mindre än de som oljeutsläpp orsakar. Utskottet hade därför förståelse för att ansträngningarna dittills inriktats på att få till stånd internationella överenskommelser som gör det möjligt att ingripa mot oljeföroreningarna. Med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär måste man dock troligen få till stånd någon form av mellanstatligt samarbete redan om man vill nå syftet att effektivt motverka föroreningar inom svenskt område. Utskottet förutsatte att Kungl. Maj:t utan särskild framställning från riksdagen i lämpligt sammanhang skulle aktualisera hithörande frågor på det internationella planet.

Internationell behandling av frågan om toalettavfall från fartyg

Såsom ovan anförts framförde dåvarande sjöfartsstyrelsen i en skrivelse till kommunikationsdepartementet den 13 oktober 1967 förslag om att frågan om fartygs toalettanordningar skulle upptas på det internationella planet.

Frågan om toalettavfallet har numera upptagits av den internationella rådgivande sjöfartsorganisationen, IMCO. Den ingår i det problemkomplex rörande utsläpp från fartyg av andra ämnen än olja, som för närvarande studeras av en inom IMCO tillsatt kommitté för frågor om havens förorenande. Denna kommitté har bl. a. i uppdrag att utarbeta förslag till internationella avtal, avsedda att föreläggas den internationella konferens för frågor om havens förorenande, som skall anordnas av IMCO år 1973.

Naturvårdsverkets och sjöfartsverkets promemoria den 12 juni 1970 om fritidsbåtarnas vattenvårdsfrågor

För att närmare undersöka vilka åtgärder som kan vidtas för att förhindra vattenförorening genom fast avfall och toalettavfall från fritidsbåtar har statens naturvårdsverk och sjöfartsverket bildat en samsamarbetsgrupp för detta ändamål. Arbetsgruppen har den 12 juni 1970 framlagt en promemo-

ria i ämnet. Härigenom anser sig arbetsgruppen ha utfört sitt utredningsuppdrag. Naturvårdsverket har översänt promemorian till samtliga länsstyrelser, samtliga länsläkare, Svenska naturskyddsföreningen samt vissa båt-sportsorganisationer med anhållan om förslag till eventuella kompletteringar och ändringar. Sedan remissbehandlingen avslutats avser naturvårdsverket att överlämna promemorian jämte det insamlade materialet till jordbruksdepartementet. I det följande görs en sammanfattning av innehållet i promemorian.

Vad gäller handelsfartyg, kryssningsfartyg och liknande större fartyg, är det angeläget att man når internationella överenskommelser, framhåller gruppen och erinrar om att IMCO:s underkommitté för frågor om havens förorenande tagit upp dessa frågor på sitt program. I avvaktan på att internationella regler för sjöfartens hantering av fast och flytande avfall utarbetas och godtas anser gruppen att en skärpning av gällande lagstiftning avseende sjöfarten inom svenskt territorialvatten bör komma till stånd. Gruppen påpekar emellertid att för större fartyg torde en relativt lång övergångsperiod erfordras innan ett förbud mot utläpp av klosettavatten kan träda i kraft på grund av att det dels i vissa fall torde vara nödvändigt med relativt omfattande ändringsarbeten ombord på fartyget för att kunna installera ett slutet toalettsystem, dels torde ta viss tid innan mottagningsanordningar i erforderlig utsträckning kan anläggas i hamnarna.

Med hänsyn till den omfattning som fritidsbåttrafiken numera har och till det faktum att allt fler båtar utrustas med toalett ombord har naturvårdsverket ansett det angeläget att snarast möjligt få fram riktlinjer för hur hanteringen av fritidsbåtarnas avfall bör ske. Antalet fritidsbåtar torde sålunda uppgå till närmare en halv miljon varav ca 400 000 torde utgöra motor- och segelbåtar. Enligt en inventering som fritidsutredningen gjorde fanns år 1965 drygt 650 småbåtshamnar. Verket har vid en nyligen utförd undersökning kunnat konstatera att antalet småbåtshamnar jämte större gemensamhetsbryggor ökat snabbt under den senaste femårsperioden. De sanitära anordningarna synes däremot i regel inte ha byggts ut i samma omfattning. Antalet hamnar och större gemensamhetsbryggor uppgick vid slutet av år 1969 till 1 084 vilket innebar plats för 83 470 båtar. Drygt hälften (51 %) av samtliga småbåtshamnar har möjlighet att ta emot fast avfall från båtarna. Detta innebär som regel att några sopsäckar finns uppställda på hamnområdet. Något mindre andel av hamnarna (41 %) är utrustade med toalett medan endast en bråkdel (3 %) har möjlighet att ta emot latrin från båtarna. Av undersökningen framgår vidare att stora skillnader i den genomsnittliga sanitära standarden förekommer dock mellan olika län. Sålunda saknas i många län helt möjligheter för båtfolket att göra sig av med latrin i hamnarna. Även i län med ett stort antal hamnar som t. ex. i Stockholms län och Göteborgs och Bohus län finns enligt verkets inventering inte någon hamn med denna möjlighet. Endast i Östergötlands län synes ett

någorlunda väl utbyggt system för latrinmottagning finnas, ungefär 25 % av länets hamnar har nämligen sådana anordningar.

Enligt verkets mening bör det vara möjligt att med ganska enkla medel kunna förbättra standarden både kvantitativt och kvalitativt. Sedan en sådan uppbyggnad skett anser naturvårdsverket att en ändring av lagstiftningen bör aktualiseras för att förhindra ett oregerat utsläpp från fritidsbåtarnas klosettanläggningar. Det torde emellertid vara svårt att motivera en särbehandling av fritidsbåtarna i förhållande till övrig sjöfart varför även de större fartygens utsläpp bör regleras i samband med en sådan skärpning av lagstiftningen. För deras vidkommande torde det dock vara nödvändigt med en viss övergångsperiod, framhålls i promemorian.

I promemorian anförs att målsättningen bör vara att vid minst varje hamn och större gemensamhetsbrygga skall finnas en sanitär station med mottagningsmöjligheter för sopor och minst en toalett.

Det förhållandet att det i stor utsträckning saknas tömningsstationer på land för båttoaletternas innehåll kan enligt promemorian till viss del troligen förklaras av att man inte riktigt vet vilken typ av mottagningsanordning som bör användas då ett flertal olika slags båttoaletter finns som förutsätter olika metoder för omhändertagande på land men framför allt säges den dåliga utrustningen i detta avseende säkerligen bero på det faktum att det för närvarande inte existerar något förbud mot utsläpp av toalettavfall från båtar.

I promemorian framhålls att anledningen till att sådan vattenförorening inte kommit att regleras i gällande lagstiftning torde ha varit att de tekniska förutsättningarna för att innehålla toalettavfall tidigare saknats. Under senare år har emellertid situationen härvidlag ändrats och goda tekniska lösningar synes nu finnas för att innehålla toalettavfall under önskvärd tid.

Den vanligaste formen av båttoalett torde för närvarande vara vattenklosett utan förvaringstank. Denna modell bör enligt arbetsgruppens mening inte få förekomma. De övriga modeller av toaletter som för närvarande finns på marknaden och som i princip är möjliga att installera på fritidsbåtar är av tre huvudtyper, nämligen torrklosett, förbränningsklosett och kemisk toalett. Om dessa toaletter anförs följande i promemorian.

Torrklosettens uppsamlingskärl kan bestå av en plåt- eller plasthink men kan också bestå av en plastfolie som försluts efter varje användning. Denna s. k. paketeringsklosett kan synas hygienisk från förvaringssynpunkt för den enskilde båtägaren men kan ur miljösynpunkt vara tveksam då man kan riskera att plastpåsen eller plastslangen hamnar på orätt plats i naturen. Generellt för torrklosetten gäller att den förutsätter mottagningsanordningar på land i tillräcklig omfattning. För paketeringsklosetten är det särskilt viktigt att särskilda anordningar vidtas då slangar och påsar i avloppsledningsnätet kan förorsaka stopp i ledningssystem och driftstörningar vid avloppsreningsverk.

Förbränningsklosetten finns dels för eldrift, dels för gasdrift. Då använd-

ning av elenergi förutsätter en anslutningseffekt på 2—3 kW torde denna variant inte kunna komma i fråga för flertalet fritidsbåtar. Däremot är det i princip möjligt att använda gasoldrivna förbränningstoaletter även om det för närvarande synes vara svårt att åstadkomma en fullständig förbränning. Vidare kan besvärande lukt uppkomma vid förbränning. En fördel är emellertid att inga mottagningsanordningar behövs på land för avfallet.

Vad gäller den *kemiska toaletten* förekommer även den i olika utföranden. I sin enklaste form består den av en plasthink som före första användningen vanligen förses med 1 liter vatten och 1 dl saneringsvätska. En successiv påspädning sker sedan så att de fasta beståndsdelarna i kärlet hela tiden täcks av en vätska. Även för de mera tekniskt avancerade modellerna gäller att en saneringsvätska tillsätts och att innehållet hålls i flytande form. Kem-toaletten förutsätter att uppsamlingstankar finns i tillräcklig utsträckning på land. Det vidare omhändertagandet av kem-toalettens innehåll kan emellertid medföra problem på grund av saneringsvätskan. I vissa av de saneringspreparat, som åtminstone hittills kommit till användning, ingår biologiskt svårnedbrytbara klorerade kolväten och destillat av stenkolstjära. Vid användning av dessa ämnen finns risk för anrikning och giftverkan i naturliga biologiska system. Naturvårdsverket har därför tagit ställning mot användning av sådana saneringssubstanser till förmån för t. ex. formaldehyd för vilken man inte kunnat konstatera några påtagliga negativa effekter. Det framhålls å andra sidan att i extrema fall — då formaldehyd eller närbesläktade ämnen i större omfattning ingår i ett avloppsvatten — reningsverk med biologisk rening kan utsättas för driftstörningar trots att dessa ämnen i och för sig kan brytas ned av anpassade mikroorganismer.

Med hänvisning till vad som ovan anförts anser naturvårdsverket att såväl den s. k. paketeringsklosetten som kem-toaletten innebär en tillfredsställande lösning av fritidsbåtarnas toalettfråga förutsatt att tömningsstationer upprättas i tillräcklig omfattning på land. Som tidigare nämnts kan den fortsatta hanteringen av avfallet skapa problem vad gäller bägge toalettyperna. Från transportsynpunkt synes emellertid för närvarande kem-toalettens innehåll vara mera lätthanterligt. Även det plastförpackade avfallet torde dock kunna tas om hand på ett tillfredsställande sätt vid såväl välplanerade täcktippar som vid tekniskt fullgoda anläggningar för avfallsförbränning. I och för sig skulle latrinet även kunna omhändertas av ett avloppsreningsverk om problemet med plastförpackningen kan lösas.

Med hänsyn till att en slamsugningsservice synes kunna byggas ut relativt lätt över hela landet anser naturvårdsverket övervägande skäl tala för att mottagningsstationer vid småbåtshamnar och eventuella andra platser, t. ex. tankstationer, i första hand utrustas för att ta emot latrin från kem-toaletter. Statliga bidrag för anskaffning av uppsamlingstank och eventuella andra erforderliga anordningar bör kunna utgå med 90 % av den totala anläggningskostnaden, anförts i promemorian.

De totala kostnaderna för de olika sanitära anordningar som berörts i det

föregående torde enligt arbetsgruppen vara av storleksordningen 3 milj. kr. om ett system skall byggas ut över hela landet. De årliga driftkostnaderna kan uppskattningsvis beräknas till halva beloppet. Med en statlig bidragsgivning till anskaffningen av erforderlig utrustning uppgående till 90 % skulle statens kostnader således kunna beräknas till ca 2,7 milj. kr.

I promemorian erinras vidare om att Kungl. Maj:t den 27 maj 1970 anvisat 162 000 kr. från anslaget »Åtgärder till fritidsbåttrafiken» till en försöksverksamhet med upprättande av sopstationer och toalettanordningar. Denna försöksverksamhet bör enligt arbetsgruppen utökas till att avse även latrinmottagning. Det synes lämpligt att denna till en början görs i några större småbåtshamnar i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. De totala anläggningskostnaderna för denna försöksverksamhet torde kunna beräknas till ca 300 000 kr.

I promemorian ges vidare en översikt av situationen i Förenta staterna. Bl. a. nämnes att i en proposition år 1967 till den amerikanska kongressen föreslogs ett program för att komma till rätta med fartygens vattenförorening. Programmet upptog tre olika led, nämligen upprättande av ett enhetligt lagsystem, utveckling av tillfredsställande renings- eller kontrollsystem ombord på fartygen samt motsvarande erforderliga mottagningsanordningar på land. I stort sett godtogs propositionen följande år av kongressen som därvid uppdrog åt inrikesdepartementet att i samråd med kustbevakningen utforma standards för sanitära anordningar på fartyg. Den nya lagen som har formen av ett tillägg till Federal Water Pollution Control Act innebär att sedan erforderliga föreskrifter väl utarbetats det — efter en viss övergångsperiod (2 år för nyttillverkade och 5 år för redan befintliga fartyg) — kommer att vara förbjudet att släppa ut avloppsvatten från fartyg på amerikanskt farvatten. Lagen gäller för samtliga kategorier av fartyg med undantag för dels befintliga fiskefartyg som understiger 45 fot, dels nyttillverkade eller befintliga fartyg som inte har toalett installerad ombord.

Som *sammanfattning* anføres i promemorian avslutningsvis följande. »En undersökning om småbåtshamnarnas sanitära utrustning avseende läget år 1969 visar bl. a. att endast några procent av dessa var utrustade för att ta emot latrin. — I gällande bestämmelser till förebyggande av vattenförorening från fartyg har undantagits förbud mot utsläpp av orenlighet ur spillvatten från fartygs klosettanläggning. Då det under senare år utvecklats goda tekniska lösningar för att innehålla toalettavfall på fartyg under relativt lång tid synes en skärpning av förbudsbestämmelserna i detta avseende nu kunna aktualiseras under förutsättning att ett system med mottagningsanordningar byggs ut i tillräcklig omfattning. — Som ett steg i riktning mot ett sådant förbud föreslås därför en försöksverksamhet med mottagningsanordningar för latrin vid några större småbåtshamnar i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. — För större fartyg är det angeläget att man når internationella överenskommelser avseende hanteringen av fast och flytan-

de avfall. IMCO:s underkommitté för frågor om havens förorenande har även tagit upp dessa frågor på sitt program. Den skärpning av förbudsbestämmelserna som verket anser bör tillkomma i den svenska lagstiftningen bör omfatta samtliga fartyg och båtar som har toalett installerad ombord. Det kan däremot bli nödvändigt att medge en viss övergångsperiod för att de äldre fartygen skall kunna installera erforderliga anordningar ombord.»

Remissvaren

Socialstyrelsen, Sjöfartsverket, Statens naturvårdsverk, länsstyrelserna i Stockholms län, Malmöhus län och Göteborgs och Bohus län, Vattenvärnet och Svenska naturskyddsföreningen tillstyrker en översyn av lagen angående åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Också i de olika kommunala instansers yttranden, som finns fogade vid länsstyrelsens i Stockholms län remissvar, understryks vikten av att åtgärder vidtas för att motverka vattenförorening från fartyg.

Sveriges redareförening anser att frågorna — för att det svenska tonnage inte skall drabbas ensidigt — bör lösas på internationell plan och hemställer därför att motionerna inte föranleder någon riksdagens åtgärd. Även *Sjösportens samarbetsdelegation* avstyrker motionerna. Delegationen säger sig i stället på allt sätt vilja stödja och medverka i en utredning om toalettavfallsproblemet som snarast bör intensifieras och omhändertas av våra berörda ansvariga myndigheter.

I flertalet av remissvaren understryks behovet av internationella normer och bestämmelser på området.

I remissvaren från länsstyrelserna liksom i yttrandena från kommunerna redovisas den aktuella föroreningsituationen.

Hälsovårdsnämnden i Stockholm anför att föroreningar från fartygens wc-utsläpp visserligen relativt sett ej är betydande, men generellt sett medför de en avsevärd nedsmutsning av hamnvattnet lokalt och temporärt — särskilt sommartid. Tankanläggningar för uppsamling av avloppsvatten under hamnbesök finns i allmänhet endast på större passagerarfartyg. Mindre passagerarfartyg — Finlandsbåtarna, Waxholmsbåtarna — samt lastfartyg, bogserbåtar o. d. saknar dylika anordningar, något som även är fallet med örlogsfartyg.

Stockholms hamnstyrelse hänvisar till en utredning från år 1966, vilken verkställdes på grundval av fartygstrafiken i hamnen under år 1966. Någon mera betydande ändring av förhållanden säges inte ha inträtt sedan 1965. Enligt statistik för år 1965 upptar fartygstrafiken på Stockholms hamn 17 793 ankommande fartyg med ett sammanlagt tonnage av 6 899 275 nrt samt 2 556 passerande fartyg med ett sammanlagt tonnage av 669 966 nrt. Totalt uppskattades föroreningen genom utsläppt spillvatten i hamnen till 550 000 persondygn. I yttrandet framhålls att i motsats till vad som anges i

motionerna visar den 1966 redovisade utredningen att utsläpp av här aktuell art inte var större än vad som motsvarar en tätbebyggelse med ca 1 500 innevånare. Vidare säges man böra beakta att även om fartygstrafiken på Stockholms hamn i stort sett är av samma omfattning, som den för 1965 redovisade, torde utsläppen från fartyg snarare ha minskat än ökat, då fartygen numera har kortare liggetid i hamnen. Vad beträffar ilandförande av sopor och avfall har enligt hamnstyrelsen numera en förbättring kunnat konstateras. Däremot är förhållandena fortfarande icke tillfredsställande beträffande toalettutsläpp från fartyg. Hamnstyrelsen anser att effektivare åtgärder mot fartygsföroreningar, än vad som kan ernås inom ramen för nu gällande bestämmelser, i och för sig kan anses erforderligt och riktigt. Därvid måste emellertid förutsättas att föreskrifter om sådana åtgärder erhåller generell giltighet och icke genomföres för enstaka hamnar. Förutsättning för att utfärda ett förbud mot spillvattenutsläpp för samtliga besökande fartyg i alla svenska hamnar torde enligt hamnstyrelsen sannolikt endast föreligga, om alla ifrågakommande fartyg utrustas för omhändertagande av spillvatten ombord. En så omfattande och för sjöfartsnäringen ekonomiskt betungande fråga synes emellertid kunna lösas först efter föregående omfattande utredningar och på lång sikt. Enär en mycket stor del av fartygstrafiken i svenska hamnar upprätthålles av utländska fartyg, synes böra förutsättas, att internationella överenskommelser i frågan kan träffas, framhåller hamnstyrelsen.

Hälsovårdsnämnden i Djurö kommun anför att kommunens skärgårdsdel oavbrutet passeras genom hårt trafikerade farleder av fartyg från och till Stockholms hamn. Föroreningarna av vattnen i och kring dessa farleder är starkt framträdande. Ökningen av föroreningar genom flytande avfall i den övriga skärgården är markant under senare år, framhåller nämnden. En till stor del bidragande orsak utgör det rörliga friluftslivet med det ökade antalet småbåtar. Förbud mot utsläpp från båtar med egen toalett eller tömning av båtar med sluten tank kräver enligt nämnden en aktiv medverkan från den enskilda kommunen med anvisning av uppsamlingsplatser för tömning av avfallet i gästhamnar eller på därför avsedda platser. Om tömning sker på anvisad plats är problemet en anläggnings- och transportfråga. Nämnden understryker att den enskilda kommunen även vid en organiserad avfallshämtning inte ensam kan bära kostnaderna för densamma och inte heller går det i realiteten att uttaga ersättning av den mestadels okände besökaren. Det ekonomiska åtagandet för avfallshämtningen är enligt nämndens uppfattning en regional uppgift i form av samverkan utöver kommungränserna och med ekonomiskt stöd. De erfarenheter kommunen gjort i samband med oljeskador är att skadeverkan efter dessa nästan alltid blir av en storleksordning som kostnadsmässigt överstiger vad kommunen kan bära.

Hälsovårdsnämnden i Frötuna kommun framhåller att i och med att toaletter av olika typer blir alltmer vanliga på fritidsbåtar har ett destruktionsproblem av tidigare okänd art uppstått. Enligt nämnden är WC med direkt-

utsläpp i sjön en styggelse som man ej med armarna i kors kan godkänna. Nämnden anser att ett slutet system ombord är den mest tillfredsställande lösningen. Samtidigt fordras dock ett system av mottagningsstationer för latrin, helst på fastlandet. I likhet med hälsovårdsnämnden i Djurö kommun understryker nämnden att finansieringen av en sådan organisation måste ske regionalt. Däremot torde kommunerna kunna ta ansvaret för anläggningarna. Nämnden anför att man delvis hoppas kunna lösa problemet med hushållssoporna från fritidsbåtar genom inrättande av renhållningsstationer på närmare ett 30-tal platser i skärgården mellan Blidö i söder och Arholma i norr och i de flesta fall båtledes föra soporna till fastlandet för destruktion.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför inledningsvis att förorening och nedskräpning av hamnar och farvatten utgör förutom ett vattenvårdsproblem ett problem främst ur sanitär och hygienisk synpunkt. Länsstyrelsen säger sig i flera sammanhang ha kommit i kontakt med dylika frågor, speciellt förorening från fartyg i regelbunden passagerartrafik mellan hamnar inom länet och Åland—Finland. De sanitära frågorna i samband med hamnar och anläggningar för fritidsbåtar uppmärksammas också vid bildande av naturreservat, vid ansökningar om statsbidrag för friluftsanläggningar samt vid planeringen av hamnar, mariner och gästhamnar inom länet.

Länsstyrelsen gör följande gruppering av aktuella fartyg och farkoster: 1. lastfartyg; 2. passagerarfartyg och färjor; 3. arbetsfartyg såsom bogserbåtar, logementsfartyg, mudderverk, flytande lyftkranar, stenkrossar och betongstationer m. fl.; 4. försvarets marina fartygsenheter; samt 5. fritidsbåtar, omfattande segelbåtar, motorbåtar och husbåtar.

Länsstyrelsen anför att de föroreningar som härrör från dessa fem huvudtyper varierar både till mängd och sammansättning. Fartyg i passagerartrafik med regelbunden rutt och fastställd kajplats fördelar avfall från toaletter och avfallskvarnar längs en i det närmaste enhetlig linje mellan två punkter. Inom begränsade hamnbassänger och långa, smala farvatten påverkar dessa utsläpp vattenområdet i negativ riktning. Avfall som kommit att flyta på vattnet, vanligen emballage av glas, plast, plåt och papper, har visat en markant anrikning vid och kring befintliga farleder. Fartyg med stor personbeläggning, passagerarfartyg, logementsfartyg och marina enheter, producerar givetvis stora mängder avfall från kök och toaletter. Last- och arbetsfartyg har, fortsätter länsstyrelsen, vanligen en begränsad besättning, men kan i gengäld ge upphov till avfall av annan typ, vatten bemängt med olja och kemikalier eller fasta ämnen som slam, sot och slagg. Ett speciellt problem utgör tankfartyg med främst olja men även med syror och andra kemikalier. För sådana fartyg måste det i hamnarna finnas mottagningsmöjligheter för bland annat oljerester i spol- och barlastvatten. Anordningar för detta ändamål och för mottagning av sopor och avfall bör lämpligen ingå i obligatorisk hamnavgift.

Enligt länsstyrelsen torde antalet fritidsbåtar inom länet i dag ligga om-

kring 75 000—80 000 och i enlighet med regionplanekontorets beräkningar (PM angående anläggningar för fritidsbåtar i Stockholmsregionen, nov. 1968) kommer antalet år 1980 uppgå till ca 110 000 och år 2000 till ca 260 000 båtar. De problem som sammanhänger med denna utveckling innefattar bland andra lokaliseringen av erforderliga hamnanläggningar. En allsidig lösning av hamnfrågan kommer givetvis att omfatta kommunikationer, service och sanitära/hygieniska problem. Länsstyrelsen anför att det inom länet i dag finns cirka 86 000 fritidshus vilkas anläggningar för vatten, avlopp och avfall är underkastade kontroll och tillståndstvång. I många fall sägs fritidsbåten vara att betrakta som en flytande sommarstuga. Speciellt är detta fallet med husbåtarna som ökar i antal. Rimligt är att dessa underkastats motsvarande kontroll, anför länsstyrelsen.

Länsstyrelsen anser att för fritidsbåtar bör såväl toalett- som avfallsfrågan lösas genom anläggningar på land. Inom hamnar, marinor, gäst- eller andra serviceplatser bör så snart detta är möjligt ordnas mottagning för latrin och sopor samt sanitära anordningar att nyttjas vid landstigning. Länsstyrelsen erinrar om att en utveckling i denna riktning påbörjats inom Stockholms skärgård. De tekniska lösningarna för fritidsbåtens del är ännu under utveckling. Enligt länsstyrelsens mening kan dock vattenklosett med direktutsläpp inte i något sammanhang anses tillfredsställande och bör inte tillåtas vid bryggor, i hamnar eller i trånga vatten.

Det måste, anför länsstyrelsen, framstå som angeläget att som underlag för planering och för omarbetning av gällande lagstiftning erhålla ett inventeringsmaterial som belyser dagens situation. Konkreta uppgifter om hur toalett- och avfallshanteringen på fartyg fungerar bör finnas tillgängliga. För passagerarfartyg och andra som regelbundet anlöper en bestämd hamn torde det inte erbjuda några svårigheter att för avfallshanteringen beräkna volymer och behov eller att erhålla uppgifter om förefintliga anläggningar av typ avfallskvarnar, sopkomprimeringsanläggningar, uppsamlingstank eller andra specialanläggningar för omhändertagande av avfall ombord eller vid kaj. Vad beträffar fritidsbåtar finns enligt länsstyrelsens uppfattning i dag inga tillgängliga uppgifter rörande de sanitära och hygieniska lösningar som eventuellt står till buds ombord på båten eller vid anläggningen på land.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anför att de i motionerna väckta frågorna är angelägna att lösa. Det starkt stigande antalet fritidsbåtar liksom den omfattande passagerartrafiken med fartyg i kustnära vattenområden medför besvärande vattenföroreningar i vissa fall. Länsstyrelsen återoppar en skrivelse till socialstyrelsen den 27 februari 1970, vari påtalats att åtgärder bör vidtagas för att förhindra utsläpp av avloppsvatten från fartyg i linjetrafik i Öresund. Länsstyrelsen framhöll i denna skrivelse att olägenheterna av att avloppsvatten från vattenklosetter på fartyg utsläppes i hamnområdet och kustnära vattenområden enligt länsstyrelsens mening är av icke ringa betydelse och måste beaktas i det arbete rörande sanering av avloppsutsläpp i Öresund, som pågår. Även om totalt utsläppta avloppsvattenmängder från

fartyg är av underordnad storlek i jämförelse med avloppsvattenmängderna från städer och samhällen längs Öresund, torde dock det förhållandet att utsläppen sker i hamnområden och i strandnära vattenområden vara väsentligt. I skrivelsen uttalades vidare att det enligt länsstyrelsens mening finns all anledning att utan dröjsmål ta upp frågan om att få till stånd sådana anordningar på fartyg — i synnerhet fartyg i linjetrafik inom kustnära vattenområden — att avloppsvattnet från vattenklosetter kan uppsamlas i behållare ombord för att tömmas till ett kommunalt avloppssystem från tilläggsplats i hamn.

Några tekniska problem av betydelse för att komma till rätta med fartygsföroreningarna torde enligt länsstyrelsens mening inte finnas. Inte heller torde de ekonomiska insatserna behöva bli betungande. Vissa praktiska, organisatoriska och juridiska frågor torde dock behöva klarläggas och närmare utredas innan lämpliga regler liknande dem som gäller för fast avfall kan fastställas, framhåller länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför att problemet med olika former av förorening från fartyg uppmärksammats i samband med kampanjen »Håll Bohuslän rent». Överläggningar har därför vid ett flertal tillfällen ägt rum med representanter för färjerederierna, fritidsbåtorganisationerna och berörda kommunala myndigheter. Därvid sägs bl. a. ha framkommit att de fartyg som nu bygges i allmänhet förses med septitankar för omhändertagande av toalettavfall och spillvatten. Således har de båda nybyggda färjor som nyligen insatts i trafik mellan Göteborg och Fredrikshavn utrustats på detta sätt. Eftersom mottagningsanordningar för att ta hand om septitankarnas innehåll ännu saknas såväl i Göteborg som i Danmark (Fredrikshavn) dumpas detta på internationellt vatten. Vad beträffar emballage av olika slag bl. a. ölburkar och flaskor nämner länsstyrelsen att Danmarks- och Tysklands-färjorna efter påtryckningar från Göteborgs stads och länsstyrelsens sida numera samlar detta avfall i containers ombord, vilka tömmas i hamn.

Länsstyrelsen framhåller att fritidsbåtarnas möjligheter att i hamn avlämna toalettavfall i Göteborgs och Bohus län måste anses helt otillfredsställande, när mottagningsanordningar härför helt saknas. Då dessutom toalettanordningar endast finns i ett begränsat antal av hamnarna (i 78 hamnar av 255) för fritidsbåtar är läget för denna enormt expanderande del av farkoster mycket allvarligt. Snara åtgärder är således synnerligen påkallade, understryker länsstyrelsen.

Remissvaren från *sjöfartsverket* och *naturvårdsverket* har som ovan anmärkts avlämnats innan promemorian från naturvårdsverkets och sjöfartsverkets samarbetsgrupp rörande fritidsbåtarnas vattenvårdsfrågor framlades. Flera av de synpunkter som dessa verk framfört i sina remissvar återfinns i promemorian. Dessa synpunkter redovisas inte eller endast kortfattat i den följande sammanställningen.

Såväl *sjöfartsverket* som *naturvårdsverket* framhåller att de höga krav

på sanitära anordningar som numera gäller vid bebyggelse i land uppenbarligen rimmar föga med det generella undantaget för toalettavfall från fartyg och båtar. I synnerhet då fråga är om större passagerarfartyg eller eljest om fartyg med stort antal ombordvarande är det helt oreglerade bruket av toalettanordningar även inne i hamnarna och i skärgårdsområdena icke i längden acceptabelt. Naturvårdsverket, som ju studerat frågan i samråd med sjöfartsverket, förklarar sig ha för avsikt att lägga fram förslag till åtgärder för att motverka ifrågakvarande vattenförorening.

Vad beträffar fritidsbåtarnas toalettavfall utgör omhändertagandet av avfallet ett speciellt problem, anför *naturvårdsverket*. Verket erinrar om att endast en mindre del av landets småbåtshamnar har anordningar för uppsamling av latrin. Vid beviljande av statsbidrag till småbåtshamnar ingår krav på hyggliga sanitära åtgärder bland bidragsvillkoren. Naturvårdsverket säger sig även i övrigt vilja medverka till en förbättring av de sanitära förhållandena i småbåtshamnarna.

Sjöfartsverket anför att förbud mot utsläpp av toalettavfall från fartyg inom vissa vattenområden uppenbarligen förutsätter att de ombordvarande ges annat alternativ än att använda sådana fartygstoiletter som har avlopp direkt i sjön. Detta torde enligt verket innebära antingen att fartygen måste utrustas med toalettanordningar utan direkt avlopp — t. ex. med anslutning till s. k. septictank — eller att toalettanordningar i erforderlig omfattning anordnas i land för de ombordvarandes bruk. Förhållandena är därvid olika för olika fartyg, påpekar verket.

Verket anser att då fråga är om större passagerarfartyg en lösning av frågan genom anordnande av toiletter i land torde vara verklighetsfrämmande. Särskilt för kryssningsfartyg, som ankrar på redd och där passagerarna bor ombord, torde särskilda, godtagbara toalettanordningar ombord vara den enda praktiska möjligheten. Detsamma gäller även, om än i något lägre grad, mindre passagerarbåtar samt handels- och fiskefartyg med flera ombordanställda. Enligt verkets mening föreligger inte någon svårighet att anordna godtagbara toalettanordningar på större fartyg, i vart fall ej om det sker i samband med att fartyget bygges eller genomgår mera väsentlig ombyggnad. Även utan sådant samband kan i regel toaletterna ombyggas så att de ej har direkt avlopp i sjön även om kostnaderna i enskilda fall kan bli avsevärda.

Verket framhåller att det av konkurrens- och rättviseskäl synes önskvärt att eventuella bestämmelser om förbud att i vissa svenska vattenområden använda fartygstoiletter med direkt avlopp i sjön inte begränsas till svenska fartyg. För utländska fartyg kan emellertid ej ges tvingande föreskrifter om andra toalettanordningar. Har fartyget ej sådana anordningar kan därför ett förbud för dem att använda befintliga toiletter medföra att fartygen över huvud taget ej kan anlöpa svensk hamn. En sådan reglering skulle enligt verkets mening få ytterst svåra konsekvenser för landets import och export,

vilken i stor utsträckning sker med utländska fartyg, liksom för turistindustrin. Med hänsyn härtill synes enligt verkets mening annan utväg svårigen kunna finnas än att frågan om fartygs toalettanordningar upptas på det internationella planet. Verket erinrar i detta sammanhang om att frågan om toalettavfallet numera upptagits av IMCO.

Sjöfartsverket anför avslutningsvis att frågorna, som dels gäller krav på viss utrustning av fartyg och båtar och dels anskaffande av anordningar i land delvis är av komplicerad natur. Innan de blivit utredda och erforderliga praktiska anordningar vidtagits, kan enligt sjöfartsverkets mening förbudsbestämmelser icke meddelas, vilka man kan förutsätta eller ens begära att de skall efterlevas. Verket tillstyrker därför att berörda frågor görs till föremål för närmare överväganden.

Socialstyrelsen anför att de väckta motionerna aktualiserar en synnerligen viktig fråga, som socialstyrelsen funnit angeläget att rikta uppmärksamheten på. Sålunda tillställde socialstyrelsen i april 1969 samtliga länsläkare ett cirkulär med rekommendation att söka samarbete med hälsovårdsnämnder, lokala hamnmyndigheter och organisationer för ägare av fritidsbåtar för att söka förhindra användandet av båtklosetter med direktutsläpp i vattnet, när båtar med klosettutrustning ligger i hamn, vid brygga eller i närheten av allmän badplats. Den 18 april 1969 tillskrev socialstyrelsen Kungl. sjöfartsstyrelsen, Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustrieförening varvid styrelsen framhöll önskvärdheten av att svensk redarinäring och svensk varvsindustri ville diskutera möjligheterna att vid nybyggnad av fartyg utrusta desamma med uppsamlingstank för klosettavfall. Samtidigt påtalades lämpligheten av att anordningarna konstrueras så att tömning av tankarna skulle kunna ske i kommunalt avloppssystem. Avsikten med socialstyrelsens aktivitet har varit att försöka hindra eller åtminstone minska pågående vattenförorening med föreliggande infektionsrisker.

Socialstyrelsen framhåller att frågan om förorening från vattenklosetter på båtar efter socialstyrelsens skrivelse i april 1969 aktualiserats i ett flertal hälsovårdsnämnder. Sålunda har exempelvis hälsovårdsnämnden i Hälsingborg i skrivelse till länsstyrelsen i Malmöhus län påtalat olägenheterna av avloppsvatten från vattenklosetter på båtar.

Socialstyrelsen anför att den funnit att lagstiftningen inom ifrågavarande område inte tillfredsställande tillgodoser skäligen hygieniska krav och styrelsen stödjer därför motionärernas hemställan om översyn av lagen angående åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Socialstyrelsen finner det härvid angeläget att understryka vikten av att det övervägs vilka krav som bör ställas på toalettanordningar för olika fartygstyper och fritidsbåtar; detta på grund av det stora antal olika klosetttyper som redan finns på marknaden samt med kännedom om det intensiva utvecklingsarbete som pågår. Socialstyrelsen finner det angeläget att i detta sammanhang aktualisera frågan om typgodkännande av klosetter. En ostörd utveckling på området

kommer att leda till svårbemästrade och riskbetonade konsekvenser såväl ur hygienisk som nedskräpnings- och föroreningssynpunkt, anför socialstyrelsen avslutningsvis.

Även *länsläkarorganisationen i Stockholms län* berör frågan om typgodkännande och anför att det med hänsyn till den flora av klosettyper som redan finns på marknaden och med kännedom om det intensiva utvecklingsarbete som pågår är en absolut förutsättning för att klara mottagningen av orenligheten i land att en lagstiftning utarbetas, innebärande att alla nya typer av klosetter måste typgodkännas, innan de får marknadsföras.

Vattenvärnet erinrar om att organisationen i flera skrivelser framhållit det orimliga i att sjöfarten alltjämt har uttryckligt tillstånd i gällande lag att medverka till förorening av farvattnen. Samtidigt, påpekar Vattenvärnet, läggs i annan lagstiftning långt gående krav på kommunerna och industrierna i syfte att vidta vattenvårdande åtgärder, t. ex. i ett vattenområde där sjöfarten har fri rätt att släppa ut helt orenat avloppsvatten från toaletter. Särskilt anmärkningsvärt blir förhållandet när sjöfarten på Mälaren, Vättern och andra livsviktiga vattentäkter tillåts förorena fritt, framhåller Vattenvärnet.

I yttrandet erinras om att Vattenvärnet för att belysa problemställningarna angående fartygens och nöjesbåtarnas förorening med fast och flytande avfall den 16 maj 1968 ordnade en konferens i samarbete med Föreningen för vattenhygien och med ekonomiskt bistånd av Statens naturvårdsverk och Nationalkommittén för den europeiska vattenvårdskampanjen 1968—1970. Vattenvärnet anför att det vid konferensen rådde en påfallande enighet om att olika åtgärder snarast borde vidtas för att råda bot på missförhållandena och att sjöfarten borde inrätta sig efter miljövårdens krav.

Vattenvärnet framhåller att förorenande vätskor så som de katalogiseras i gällande lagstiftning också bör kunna kvarhållas ombord en viss tid. Lagen måste i framtiden även inkludera spillvatten från fartygens toalettanordningar. Det finns enligt organisationen praktiska möjligheter att förvara toalettinnehall en tid ombord, bl. a. genom det s. k. Liljedahlska vakuumsystemet, till vars utveckling staten ekonomiskt bidragit. Vattenvärnet anför vidare att ett fartyg som i dag byggs inte borde förklaras sjövärdigt om det saknar möjlighet att under viss tid kvarhålla toalettavloppsvatten ombord. Ett stort antal av de fartyg som nu är i trafik bör kunna kompletteras på lämpligt sätt, men det torde också finnas fartyg som inte går att utrusta i önskad utsträckning. Vilka de är kan givetvis avgöras från fall till fall. Enligt Vattenvärnet torde ingen av ekonomiska skäl kunna motsätta sig önskemål i denna riktning, då de belopp som det gäller är synnerligen små jämfört med vad ett fartyg kostar. Självfallet måste hamnarna utrustas med lämpliga mottagningsanordningar för flytande avfall av olika slag, framhåller Vattenvärnet.

I remissvaret påpekas att problemet inte är löst med att svenska fartyg

utrustas på föreslaget sätt. Problemet är internationellt, vilket också betonades vid nämnda konferens. Vid denna framhölls det angelägna i att få till stånd en internationell konvention av samma typ som oljeskyddskonventionen av år 1954. Det tar lång tid att åstadkomma en sådan, men erfarenheterna från oljeskyddsarbetet visar att målet är uppnåeligt, anför Vattenvärnet. I remissvaret betonas därför angelägenheten av att motionärernas yrkande kompletteras med en hemställan att även de internationella problemen beaktas i sammanhanget. Vidare framhålls vikten av att övervakningsexpertis redan från början bereds tillfälle att medverka i utredningsarbetet. En effektiv övervakning torde på goda grunder anses vara en förutsättning för om lagstiftningen skall bli meningsfull. Svårigheten för gällande lagstiftning att slå igenom torde bl. a. bero på att övervakningssidan inte blivit tillräckligt beaktad, anför Vattenvärnet avslutningsvis.

Svenska naturskyddsföreningen anför att situationen i dag är uppenbart otillfredsställande samt att det naturligtvis är angeläget att försöka lösa avfallsproblemen för både fartyg och småbåtar. Enligt föreningen förefaller det dock viktigast att i första hand ägna sig åt fartyg. Tanken att installera kemiska toaletter på fritidsbåtar bör inte accepteras innan man fastslagit att utsläpp från sådana är att föredraga framför naturligt avfall, framhåller föreningen.

Sveriges redareförening säger sig hysa förståelse för åtgärder, som kunna vidtagas i naturvårdande syfte, vilket föreningen låtit komma till uttryck vid skilda tillfällen, bl. a. i samband med diskussioner som förts vid av naturvårdsintressen anordnade konferenser och debatter. Föreningen anför att en lagstiftning enligt motionärernas önskan måhända i enstaka fall skulle kunna minska nu pågående vattenförorening. Emellertid skulle ett genomförande av en sådan lagstiftning enligt föreningens uppfattning komma att stöta på alltför betydande svårigheter. Än vidare torde vad motionärerna anför endast att få betydelse inom vissa vattenområden och för viss typ av fartyg, t. ex. större kryssningsfartyg, liggande på Stockholms ström. I icke ringa utsträckning synes sådana fartyg redan vara utrustade med sanitetstankar.

Föreningen vill i sammanhanget erinra om att föreningen vid ett flertal tillfällen, då det gällt vattenförorening genom utsläppandet av olja eller oljehaltigt barlastvatten, vänt sig mot de strävanden, som från gång till annan framförts om en ensidig svensk lagstiftning, vilken skulle försvåra den svenska handelsflottans redan nu pressade konkurrensförmåga. Föreningen understryker att motionärernas vällovliga syften, om en lagstiftning på nu föreslaget område infördes här i landet, säkerligen ensidigt skulle komma att träffa det svenska tonnaget. Liksom beträffande oljeförorening anser föreningen, att de problem ur naturvårdssynpunkt, som uppkommer genom vattenföroreningar genom toalettavfall, bör lösas på internationellt plan, varvid IMCO synes vara rätt forum.

Sjösportens samarbetsdelegation anför bl. a. att även om föreningen genom utsläpp från fritidsbåtar är jämförelsevis obetydlig och för närvarande knappast utgör något problem annat än i småbåtshamnar och badvikar det givetvis är i båtsportens intresse att våra rekreationsområden inte förstörs genom vattendnedsmutsning. Delegationen säger sig emellertid vara av den bestämda uppfattningen att det inte i första hand är en lagstiftning som behövs utan i stället en allsidig teknisk-hygienisk-ekonomisk utredning av fritidsbåtarnas toalettavfallsfråga som är mest trängande. I motsats till motionärerna anser delegationen nämligen inte att det för närvarande finns någon acceptabel lösning att för en rimlig kostnad klara problemen för det stora flertalet fritidsbåtar, d. v. s. de båtar för 2—5 personer, som nu använder en enkel hink eller en vattentoalett. Enligt delegationen bör därför i första hand genom våra myndigheter — naturvårdsverket, folkhälsan, sjöfartsverket — i samarbete med sjösportens representanter utredas hur problemet skall lösas praktiskt, hygieniskt och ekonomiskt. Därefter, sedan också genom internationella överenskommelser fritt utsläpp från handels- och passagerarfartyg förbjudits inom våra hamnar och rekreationsområden till sjöss, bör frågan om en lagstiftning upptagas.

Enligt delegationens mening skulle en lagstiftning med ett rigoröst förbud utan hänsyn till möjligheterna att i praktiken kunna tillämpa detsamma inom en rimlig kostnadsram äventyra den positiva inställningen som nu finns från båtfolkets sida att själva medverka till att »hålla rent framför egen dörr». Risk finns också att de billigare lösningar som kan framkomma utan tvångsåtgärder i form av lagstiftning äventyras, om nämligen exploaterer såväl i fråga om anläggningar ombord som de nödvändiga anordningarna i land utnyttjar en lagstiftning för att tvinga på båtfolket en onödigt dyrbar lösning, framhåller delegationen avslutningsvis.

Nordisk konferens om nedskräpning till sjöss

Den 5 juni 1970 hölls på initiativ av Finlands naturskyddsförbund, Natur- och miljövård rf i Finland och Svenska naturskyddsföreningen en konferens i Mariehamn på Åland om nedskräpning till sjöss. I en »rekommendation» understryker konferensen att — vid sidan av de stora föroreningskällorna industriellt och kommunalt avlopp samt oljeutsläpp — även avfall från olika slags fartyg, även fritidsbåtar, medför betydande olägenheter i hamnbassängerna, i trånga farvatten och även i större vatten.

I rekommendationen sägs att en del åtgärder vidtagits för att motverka olägenheterna men att åtgärderna måste fullföljas på bredare bas och mer effektivt. En väl upplagd propaganda kan föra saken framåt, men den måste åtföljas av andra åtgärder. Inte minst är det angeläget att teknisk forskning sätts in på att framskaffa fullt tidsenliga anordningar ombord på fartygen och i hamnarna. Även i småbåtshamnar är både behövligt och möjligt att vidtaga åtgärder.

I rekommendationen anförs vidare att också lagstiftningsåtgärder är behövliga. Behovet sägs vara olika i de nordiska länderna men målet är gemensamt: att nå fram till ett obligatorium i alla fall då de ekonomiska förutsättningarna föreligger. Det framhålls att det är av stor betydelse, att nordiskt samarbete äger rum och att bestämmelserna i Norden blir så enhetliga som möjligt. Genom propaganda samt teknisk forskning och utbildning kan tidpunkten för genomförande av föreskrifter och praktiska åtgärder tidigareläggas.

I rekommendationen uttalas härefter följande.

Konferensen anser, att man måste eftersträva att åtgärder genomförs i följande avseenden.

1. Fartyg i yrkesmässig trafik bör om möjligt förbjudas att tömma toalettavfall inom de nordiska ländernas inre farvattnen.

2. Kontrollen av att gällande förbud mot utkastande från fartyg och båtar av fast och flytande avfall efterlevs bör intensifieras.

3. Innehavare av hamn bör hålla ändamålsenliga anordningar för uppsamling av fast och flytande avfall (inkl. toalettavfall) från fartyg.

4. Även huvudmän för småbåtshamnar, seglarhamnar och andra rast- eller mötesplatser för fritidsbåtar bör, där det behövs, ordna uppsamlingsställen för fast och flytande avfall samt toaletter.

5. Ekonomiskt stöd bör ges kommuner som får en tyngande börda av renhållning efter stränderna och liknande.

Konferensen anser det också mycket angeläget med samarbete mellan Östersjöns strandstater för bekämpande av Östersjöns förorening och en konvention i ämnet.

De nordiska länderna bör var för sig och eventuellt i samarbete verka för att den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) snarast tar upp frågan om förbud mot utsläpp av fast och flytande avfall från fartyg.

Konferensen har hemställt, att de nordiska regeringarna vidtager skyndsamma åtgärder för att tillgodose de önskemål som sålunda angivits.

Lagstiftning om kommunal renhållning

Såsom framgår av vad som anförts under rubriken »Tidigare riksdagsbehandling m. m.» överlämnade Kungl. Maj:t genom beslut den 9 juni 1969 till *kommittén för ett renare samhälle* en skrivelse från Vattenvärnet rörande en allsidig utredning av fartygens och småbåtsslottans nedskräpning av kust och inre vattenvägar m. m. för att tas till övervägande vid fullgörande av de sakkunnigas uppdrag.

Kommittén avgav den 26 juni 1969 betänkandet »Ett renare samhälle» (SOU 1969:18). I betänkandet lämnas en orientering om de anvisningar från medicinalstyrelsen i fråga om hantering av avfall o. d., som för närvarande gäller för campingplatser, tillfälliga fritidsläger, hamnar och fartyg (se ovan s. 2). Kommittén ansluter sig till de rekommendationer som lämnas i dessa relativt nyligen utfärdade anvisningar och inskränker sig till att understryka, att det är av synnerlig vikt, att de sålunda lämnade råden och

anvisningarna blir allmänt genomförda. De av kommittén i betänkandet föreslagna åtgärderna bör kunna verksamt bidra härtill, anføres i betänkandet. Som framgår av redogörelsen för gällande bestämmelser omfattar emellertid medicinalstyrelsens anvisningar inte latrin.

I proposition nr 157 till höstsessionen av årets riksdag framlägger Kungl. Maj:t bl. a. förslag till lag om kommunal renhållning. Propositionen bygger bl. a. på betänkandet »Ett renare samhälle». Frågan om toalettavfall från fartyg och fritidsbåtar berörs ej i propositionen annat än i så måtto att kommun enligt 4 § i nämnda lagförslag är skyldig att till allmän avstjälpningsplats eller allmän destruktionsanläggning forsla orenlighet som härrör från hushåll samt hushållsavfall och därmed jämförligt avfall. När orenlighet och avfall skall forslas bort genom kommunens försorg, får enligt stadgandet annan person än den kommunen anlitar för detta ändamål ej taga befattning därmed. I specialmotiveringen till nämnda lagrum (prop. s. 87 f.) säger *chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Bengtsson*, att det av utredningen framgår att väsentliga fördelar står att vinna genom ett obligatoriskt kommunalt renhållningsmonopol. En starkt bidragande orsak till nedskräpningen i naturen, inte minst vid parkerings- och rastplatser intill allmän väg, är att organiserad renhållning bl. a. inom områden med fritidsbebyggelse inte förekommer i tillräcklig utsträckning. Det är nödvändigt, anför departementschefen, att nu snabbt öka det allmännas inflytande över renhållningen. Kommunerna bör därför genom lag åläggas obligatorisk skyldighet att ta om hand och forsla bort orenlighet som härrör från hushåll samt hushållsavfall och därmed jämförligt avfall. Departementschefen anger att det lagstadgade renhållningsmonopolet kommer att omfatta sådant avfall från såväl permanentbebyggelse som fritidsbebyggelse, campingområden, gästhamnar o. d. Han framhåller vidare att till hushållsavfall bör hänföras i första hand sopor, köksavfall och annan dylik orenlighet samt latrin.

Utredning om fritidsbåttrafiken

Frågorna som hör samman med fritidsbåttrafiken skall utredas av fem sakkunniga, som — med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 juni 1970 — tillkallats av jordbruksministern den 10 juli 1970.

I direktiven anføres att antalet fritidsbåtar beräknas uppgå till mellan 350 000 och 400 000. I detta antal har då inte inräknats mindre roddbåtar och liknande. En fortsatt kraftig ökning av antalet fritidsbåtar sägs vara att vänta. Det stigande båtantalet medför att behovet av småbåtshamnar och av olika serviceåtgärder för fritidsbåttrafiken ökar starkt. Den snabbt ökande fritidsbåttrafiken sägs också medföra problem från bl. a. miljövårdssynpunkter. Sålunda har såväl sopor som toalettavfall från fritidsbåtar blivit alltmer besvärande problem. Enligt *direktiven* bör de sakkunniga överväga åtgärder för att motverka dylik förorening från fritidsbåtar.

Utskottet

Enligt 1956 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg äger Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t utser att för visst vattenområde meddela bestämmelser till förebyggande av att vatten förorenas bl. a. genom sådant avfall från fartyg, som ej är olja. I tillämpningskungörelse till lagen har Kungl. Maj:t bemyndigat länsstyrelserna att efter samråd med sjöfartsverket, naturvårdsverket och chefen för marinen meddela dylika föreskrifter. Med stöd av detta bemyndigande har samtliga rikets länsstyrelser i kustlän meddelat föreskrifter om förbud under vissa förutsättningar om uttömning av avfall i kustfarvatten ut till gränsen för sjöterritoriet. Undantag görs dock i samtliga fall för utsläpp av toalettavfall.

I motionerna anförs att betydande vattenföroreningar i dag uppkommer genom att fartyg utsläpper orenat toalettavfall i hamnar och hårt trafikerade farleder. Vidare pekas på att det ökade antalet fritidsbåtar leder till vattenföroreningar, som i de mest attraktiva skärgårdsområdena kan bli betydande. För att motverka ifrågavarande sanitära olägenheter krävs enligt motionärerna en förbättrad lagstiftning som tvingar fram installation av slutna avloppssystem i fartyg och småbåtar. Motionärerna hemställer därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall begära översyn av lagen angående åtgärder mot vattenförorening från fartyg, varvid bör övervägas vilka krav som bör ställas på toalettanordningar för olika fartygstyper och fritidsbåtar och på vilket sätt mottagningsanordningar för toalettavfall kan ordnas i hamnarna.

Motionerna berör ett omfattande naturvårdsproblem, som under senare tid rönt stor uppmärksamhet. Såsom kommit till uttryck i flera remissvar, bl. a. dem från sjöfartsverket och naturvårdsverket, rimmar de höga krav på sanitära anordningar som numera gäller vid bebyggelse i land illa med det generella undantaget för toalettavfall från fartyg och båtar. I synnerhet då fråga är om passagerarfartyg eller eljest om fartyg med ett stort antal ombordvarande är det helt oreglerade bruket av toalettanordningar även inne i hamnarna och i skärgårdsområdena inte i längden acceptabelt. Särskilt betänkligt är, såsom Vattenvärnet framhåller, det förhållandet att sjöfarten tillåts förorena inom vattenområden som tillika utgör vattentäkter, exempelvis Mälaren och Vättern.

Som framgår av redogörelsen för gällande bestämmelser medger 1956 års lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg att bestämmelser utfärdas om förbud att utsläppa toalettavfall från fartyg och båtar i svenska vattenområden. Anledningen till att vattenföroreningar som omfattas av toalettavfall regelmässigt undantagits i de bestämmelser som hittills utfärdats med stöd av lagstiftningen torde bl. a. ha varit att tekniska förutsättningar för att innehålla toalettavfall tidigare saknats. I det följande genomgår utskottet hur förhållandena härvidlag numera gestaltar sig.

Bland remissinstanserna råder delade meningar om det för närvarande finns någon godtagbar lösning av toalettproblemen för det stora flertalet fritidsbåtar. Direktutsläpp torde i längden inte kunna godtas, varför det primära kravet är att toalettavfallet kan innehållas under viss tid. Detta förutsätter i sin tur att det i småbåtshamnarna finns möjlighet för båtägarna att bli av med avfallet. Att exempelvis tömma en kemisk toalett i sjön är naturligtvis helt olämpligt. Hittills förekommer det i landet bara ett fåtal hamnar med mottagningsanordningar för latrin, vilket bl. a. får ses mot bakgrund av att olika slags båttoaletter förutsätter olika metoder för omhändertagandet. Redan nu finns en mångfald toalettyper på marknaden, och i den ökande produktionen av fritidsbåtar utrustas allt flera båtar med toaletter. För att det skall bli möjligt att framdeles klara mottagningen av avfallet i land är det följaktligen, som bl. a. socialstyrelsen framhåller, nödvändigt att man snarast får till stånd någon form av typgodkännande för båttoaletter. Samtidigt härmed synes arbetet med att planlägga ett system av mottagningsstationer böra påbörjas.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att kommunerna i kommande lagstiftning avses få ansvaret för omhändertagandet av latrin från gästhamnar. För kommuner inom särskilt attraktiva skärgårdsområden kan avfallshanteringen bli ekonomiskt betungande. Såsom kommit till uttryck i vissa remissvar torde därför någon form av regional samverkan bli nödvändig.

De sålunda redovisade frågorna liksom andra frågor som rör fritidsbåtarnas toalettproblem, kan enligt utskottets mening förväntas bli behandlade av den nyigen tillsatta utredningen om fritidsbåtstrafiken, som enligt sina direktiv bl. a. har att överväga åtgärder för att motverka förorening genom toalettavfall. Såvitt avser fritidsbåtarna får motionärernas önskemål således anses vara tillgodosett, varför någon riksdagens åtgärd i denna del inte är påkallad.

Vad beträffar passagerarfartyg samt last- och fiskefartyg synes numera goda tekniska lösningar finnas för att innehålla toalettavfall under önskvärd tid. Av remissvaret från sjöfartsverket framgår sålunda att det i fråga om större fartyg inte torde föreligga någon svårighet att anordna godtagbara toalettanordningar, i vart fall inte om det sker i samband med att fartyget byggs eller genomgår mera väsentlig ombyggnad. Också utan sådant samband sägs toaletterna i regel kunna ombyggas så att de ej har direkt avlopp i sjön, dock till kostnader som i det enskilda fallet kan bli avsevärda.

Även om tekniska lösningar nu finns, som för ifrågavarande fartyg medger att toalettavfall kan innehållas under önskvärd tid, är det emellertid, som sjöfartsverket framhåller, av konkurrens- och rättviseskäl önskvärt att förbud mot att i svenska vattenområden använda fartygstoaletter med direkt avlopp i sjön inte begränsas till svenska fartyg. För utländskt fartyg kan emellertid inte meddelas tvingande föreskrifter om beskaffenheten av

dess toalettanordningar. Har sådant fartyg inte slutet toalettsystem kan därför ett förbud att använda befintliga toaletter medföra att fartyget över huvud taget inte har möjlighet att anlöpa svensk hamn. En sådan reglering skulle enligt sjöfartsverket få svåra konsekvenser för landets import och export, som i stor utsträckning sker med utländska fartyg, liksom för turismen. Verket understryker därför vikten av att man kan nå internationella överenskommelser på området. Liknande synpunkter kommer till uttryck i flera remissvar, och jämväl utskottet ansluter sig därtill. Som framgår av den föregående redogörelsen har frågan om utsläpp av toalettavfall från fartyg tagits upp av den internationella rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) för att behandlas vid en internationell konferens under år 1973. Med hänsyn härtill synes förutsättningar finnas för att en internationell överenskommelse skall kunna nås på samma sätt som skett i fråga om utsläpp av olja.

Otvivelaktigt kommer det dock att dröja länge innan internationellt godtagna regler för utsläpp av toalettavfall föreligger. Med hänsyn till att föroreningsläget inom många vattenområden inger oro är det emellertid angeläget att redan nu åtgärder vidtas för att man skall komma till rätta med förekommande olägenheter. Av remissvaren framgår att naturvårdsverket och socialstyrelsen samt länsstyrelserna och hälsovårdsnämnderna har uppmärksamheten riktad på problemet. Initiativ har också tagits, bl. a. av socialstyrelsen, för att hindra eller minska pågående vattenförorening. Att det härvid inte befunnits möjligt att ens för särskilt utsatta vattenområden tillämpa 1956 års lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg visar att denna inte på ett tillfredsställande sätt gör det möjligt att vidta skäliga hygieniska åtgärder. På grund härav anser utskottet, liksom flertalet av remissorganen, att en översyn av lagstiftningen bör övervägas.

Vad utskottet anfört bör ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet hemställer

A. att riksdagen i anledning av motionerna I: 913 och II: 1070 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anfört; samt

B. att motionerna i övrigt inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 november 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp)*, Erik Jansson (s), Berglund (s) och Nils Nilsson (cp)*;

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Sundelin (s), Tobé (fp), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s), Olsson i Timrå (s)* och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.