

Nr 40

Lagutskottets betänkande i anledning av propositionen 1973:140 med förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss, m. m. jämte motioner.

I propositionen 1973:140 (justitiedepartementet) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

dels antaga i propositionen framlagda förslag till

1. lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
2. lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden,
3. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
4. lag om ändring i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
5. lag om ändring i lagen (1966:664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier,

dels godkänna

1. den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja,
2. den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja.

Sedan utskottet påbörjat behandlingen av propositionen har Kungl. Maj:t i propositionen 1973:172, vilken hänvisats till justitieutskottet, föreslagit riksdagen att dels godkänna den i Wien den 24 april 1963 undertecknade konventionen om konsulära förbindelser och därtill hörande protokoll, dels anta ytterligare ett förslag till lag om ändring i lagen (1966:664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier. För att möjliggöra en samlad bedömning av förekommande frågor om ändring i 1966 års lag har utskottet med yttrande (LU 1973:1y) överflyttat det ovan under 5 angivna lagförslaget till justitieutskottet, som behandlar detta i sitt betänkande JuU 1973:43.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll hänvisar utskottet till vad utskottet anför därom på s. 13.

I anledning av propositionen har väckts två motioner. Motionsyrkan- dena redovisas nedan på s. 12.

Lagförslagen

De i detta betänkande behandlade lagförslagen är av följande lydelse.

1 Förslag till

Lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 § I denna lag förstås med

olja: beständig olja, såsom råolja, eldningsolja, tjock diesololja, smörjolja och valolja;

oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från fartyg och som uppkommit utanför fartyget, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder;

olycka: sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung som orsakar oljeskada;

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa oljeskada genom förorening och som vidtagits efter det en olycka inträffat;

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering ej skett, den som äger fartyget; i fråga om fartyg som äges av en stat och brukas av ett bolag, vilket i denna stat är registrerat som fartygets brukare, skall dock bolaget anses som ägare;

franc: en värdeenhets innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet;

fartygs dräktighet: dess nettodräktighet ökad med det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten eller beträffande fartyg, som ej kan mätas enligt vanliga regler för mätning av dräktighet, 40 procent av vikten i ton av den olja som fartyget kan befordra;

ansvarighetskonventionen: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja;

konventionsstat: stat som tillträtt ansvarighetskonventionen.

Vid tillämpning av denna lag skall med fartyg jämsättas varje annan flytande anordning som användes till sjöss.

2 § Denna lag äger tillämpning på oljeskada, som uppkommit i Sverige eller annan konventionsstat och orsakats av fartyg, som befordrar olja som last i lös vikt (bulklast), samt på kostnad för förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller annan konventionsstat.

I fråga om lagens tillämplighet på krigsfartyg och vissa andra statsfartyg samt fartyg som icke befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av oljeskada utgår enligt denna lag även då skyldighet att vidtaga åtgärderna förelegat enligt lag eller annan författning.

Denna lag tillämpas utan hinder av eljest gällande regler om tillämplig lag.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas icke i den mån en sådan till-

lämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

Skadestånd

3 § Oljeskada ersättes av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon för vilken han svarar varit vållande till skadan. Utgöres den olycka som orsakade skadan av en serie händelser, åvilar ansvaret den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvarighet om han visar att skadan

1. orsakats av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som ej kunnat undvikas och vars följder ej kunnat förhindras, eller

2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

I fråga om verkan av medvållande på den skadelidandes sida och om solidarisk ansvarighet för flera fartygsägare gäller 5 kap. 5 och 6 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

4 § Anspråk på ersättning för oljeskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av lagen.

Anspråk som avses i första stycket får ej göras gällande mot fartygets redare, som icke är ägare, och ej heller mot befraktare eller annan som i redarens ställe handhar fartygets drift eller mot avlastare, lastemottagare, lastägare, lots eller någon som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst. Har skada uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder, gäller vad nu sagts även i fråga om bärgaren eller den som vidtagit sådana åtgärder, såvida icke bärgningen eller de förebyggande åtgärderna vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare.

Anspråk som avses i första stycket får ej heller göras gällande mot den som är anställd hos fartygets ägare eller hos person som avses i andra stycket.

Vad som utgivits i ersättning för oljeskada enligt denna lag får icke krävas åter av lots, bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder eller anställd som avses i tredje stycket annat än om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet eller anspråket riktas mot bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder och denne överträtt förbud som avses i andra stycket andra punkten.

5 § Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande tvåtusen francs för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock ej i något fall överstiga tvåhundra miljoner francs. Rätt till begränsning föreligger icke i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Om det påkallas till uppfyllande av Sveriges förpliktelser i förhål-

lande till stat som tillträtt den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, skall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1) gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet. Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 235 § sjölagen.

Fartygets ägare har ej rätt till ansvarsbegränsning om olyckan vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv med mindre han begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

6 § Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. Ansvarighetsbeloppet omräknas till kronor efter den officiella kursen den dag då fonden upprättas.

Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning väckts enligt 18 §. Fonden får upprättas antingen genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant eller genom ställande av säkerhet som godtages av domstolen.

Vill någon upprätta begränsningsfond, skall domstolen på ansökan av honom så snart ske kan meddela beslut om ansvarighetsbeloppets storlek. Beslutet gäller till dess annorlunda förordnas. Efter utgången av den frist som föreskrivits enligt 7 § första stycket prövar domstolen slutligt frågan om ansvarighetsbeloppets storlek.

Talan mot beslut om fastställande av ansvarighetsbelopp eller rörande fråga om godkännande av säkerhet skall föras särskilt.

Konungen meddelar närmare bestämmelser om upprättande av begränsningsfond och om fondens förvaltning och fördelning.

7 § Har begränsningsfond upprättats här i riket, skall den domstol vid vilken fonden upprättats genom kungörelse uppmana sakägarna att inom viss tid, som ej får understiga sex månader, skriftligen anmäla sitt anspråk och begära att visst belopp avsättes för deras räkning. Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en eller flera tidningar inom den del av landet, där oljeskada i anledning av ifrågavarande olycka har uppkommit. Har oljeskada uppkommit i annan konventionsstat, skall kungörelsen införas även i den officiella tidningen i sådan stat. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas alla kända sakägare.

Sakägare som icke inom den i kungörelsen föreskrivna fristen anmäler sitt anspråk får ej göra anspråket gällande mot begränsningsfonden med mindre han varken haft eller bort ha kännedom om kungörelsen. Utan hinder av vad nu sagts får sådant anspråk göras gällande om den skada på vilken anspråket grundas inträffade efter fristens utgång eller så kort tid dessförinnan att sakägarens underlåtenhet att göra anmälan inom förelagd tid icke kan läggas honom till last som försummelse. Rätten kan besluta att avsätta visst belopp till att täcka sådana anspråk som ej har anmälts före fristens utgång men som trots detta får göras gällande mot begränsningsfonden. Detta belopp fördelas när samtliga sådana anspråk avgjorts eller när på grund av vad som sägs i 10 § talan om ersättning icke längre får väckas.

Om ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket ej förslår

till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, nedsättes deras ersättningar med samma kvotdel.

Har begränsningsfond upprättats här i riket och kan det befaras att det för fartyget gällande ansvarighetsbeloppet ej kommer att förslå till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, kan rätten förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Fördelning av fonden skall ske även om ägaren enligt 5 § tredje stycket icke har rätt att begränsa sin ansvarighet.

8 § Den som innan begränsningsfonden fördelats har utgett ersättning för oljeskada inträder intill det belopp han betalat i den skadelidandes rätt enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller annan göra sannolikt att han framdeles blir skyldig att utge ersättning, som han, om ersättningen betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat återkräva från fonden enligt första stycket, kan rätten förordna att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller åsamkats förluster med anledning av förebyggande åtgärder, äger han samma rätt till ersättning härför ur begränsningsfonden som annan skadelidande.

9 § Har begränsningsfond upprättats enligt 6 § och har ägaren rätt att begränsa sin ansvarighet, får annan ägaren tillhörig egendom ej tagas i anspråk för tillgodoseende av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i fall som avses i första stycket ägaren tillhörig egendom blivit föremål för kvarstad eller annan handräckning med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot begränsningsfonden, skall den beviljade åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat, skall vad i första och andra styckena sägs gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel utfå vad som belöper på hans fordran.

10 § Talan om ersättning för oljeskada enligt denna lag skall väckas inom tre år från den dag då skadan uppkom. Talan får dock icke i något fall väckas efter det att sex år förflutit från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie händelser, från dagen för den första av dessa.

11 § Om rätt till ersättning av Internationella oljeskadefonden gäller särskilda bestämmelser.

Försäkring

12 § Ägare av svenskt fartyg, vilket befordrar mer än tvåusen ton olja som bulklast, skall taga och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet till täckande av sin ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill

det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket. Sådan skyldighet åvilar dock icke staten.

Försäkring eller säkerhet som avses i första stycket skall godkännas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Har ägaren fullgjort vad som åligger honom enligt första stycket, skall myndighet som Konungen bestämmer utfärda certifikat som innefattar bevis härom. För fartyg som äges av staten skall myndighet som Konungen bestämmer utfärda certifikat som bestyrker att fartyget äges av svenska staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket.

Konungen fastställer formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget.

13 § För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tillägsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåusen ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första eller andra stycket. Vad nu sagts gäller ej fartyg som äges av främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra certifikat som visar att sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finnes. Äges fartyget av främmande stat, skall ombord medföras certifikat som bestyrker att fartyget äges av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

14 § Försäkring som avses i 12 eller 13 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligt vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall ej i något fall överstiga det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket.

I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren icke till befrielse från ansvarighet mot annan än ägaren åberopa omständighet som han kunnat åberopa mot ägaren.

15 § Om försäkringsgivaren icke har gjort annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

16 § Vad i 14 och 15 §§ föreskrives om försäkring äger motsvarande tillämpning i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 12 eller 13 §.

Laga domstol m. m.

17 § Talan om ersättning enligt denna lag får väckas i Sverige endast om oljeskada genom förörening har uppkommit här i landet eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

18 § Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får upptagas i Sverige, väckes vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall Konungen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 § och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning väckts här eller i annan konventionsstat, rätt att begränsa sin ansvarighet, prövar den domstol, vid vilken fonden upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade.

19 § Har dom i mål om ersättning för oljeskada meddelats i annan konventionsstat och är domstolarna i den staten enligt ansvarighetskonventionen behöriga att pröva tvist som domen gäller, skall domen, när den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, i den mån ej annat följer av vad i 9 § eller 18 § tredje stycket sägs. Detta medför ej skyldighet att verkställa utländsk dom, om det ansvarighetsbelopp som gäller för fartygets ägare därigenom skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

1. domen i huvudskrift eller i avskrift som bestyrkts av myndighet;
2. förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning enligt ansvarighetskonventionen samt att den vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat.

Nu nämnda handlingar skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet får ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Bifalles ansökningen, verkställs domen på samma sätt som svensk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter talan mot hovrättens beslut förordnar annat.

20 § Har i enlighet med ansvarighetskonventionens bestämmelser begränsningsfond upprättats i annan konventionsstat enligt lagen i den staten och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt denna lag väckts vid svensk domstol, rätt att begränsa sin ansvarighet, skall rätten i dom i mål om ersättning förordna, att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Ansvarsbestämmelser

21 § Fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som i denna lag föreskrives om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff dömes redare som låter använda fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i denna lag föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet ej fullgjorts. Lika med redaren straffas den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medföres ej i 12 eller 13 § föreskrivet certifikat ombord på fartyg, när detta användes för sjöfart, dömes befälhavaren till böter.

Övriga bestämmelser

22 § Denna lag gäller ej i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan äges eller brukas av stat och användes uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift. Har sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, äger dock bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3—5, 10 och 18 §§ tillämpning.

Har fartyg som vid tiden för olyckan icke befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1). Ansvarighetsbeloppet bestäms enligt 235 § sjölagen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

2 Förslag till

Lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden

Härigenom förordnas som följer.

1 § Bestämmelserna i artiklarna 1—13 av den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja skall, till den del de ej uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser och med iakttagande av vad som föreskrives i det följande, gälla som svensk lag.

Konventionen har i angivna delar den lydelse som härvid fogad bilaga utvisar¹.

2 § Belopp som fonden betalat i ersättning enligt artikel 4 eller som gottgörelse enligt artikel 5 får fonden återkräva av person som avses i 4 § fjärde stycket lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss endast under de förutsättningar som anges i nämnda lag-

¹ Bilagan här utesluten. Konventionen är i sin helhet återgiven i prop. s. 233—295.

rum. I övrigt får fonden återkräva sålunda utgivet belopp av annan än fartygsägaren eller dennes garant endast i den utsträckning som följer av 25 § första stycket lagen (1927: 77) om försäkringsavtal.

3 § Talan om ersättning för skada genom förening, som enligt artikel 7 första eller tredje stycket får upptagas i Sverige, väckes vid domstol som enligt 18 § lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss är behörig upptaga talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

4 § I fråga om underrättelse som avses i artikel 7 sjätte stycket skall bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken angående kungörande av rättegång äga motsvarande tillämpning.

5 § I fråga om verkställighet enligt artikel 8 av dom i mål om ersättning för skada genom förening äger 19 § lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

3 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom förordnas, att 344 § samt rubriken närmast före 344 § sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Atomskada¹

Atomskada och oljeskada

344 §²

Om atomskada gälla särskilda bestämmelser.

Om atomskada och oljeskada gälla särskilda bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

dels att 13, 19, 21 och 24 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 12 a §, av nedan angivna lydelse.

¹ Med nuvarande lydelse förstås, såvitt gäller rubriken, lydelsen enligt förslag i prop. 1973:42; se LU 1973:22.

² Senaste lydelse 1968: 48.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)**12 a §*

Har beträffande visst fartyg ej fullgjorts vad i lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss föreskrives om försäkrings-skyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, får myndighet som Konungen bestämmer förbjuda fartyget att anlöpa eller avgå från viss hamn eller tilläggsplats eller, i fråga om svenskt fartyg, förbjuda fartygets vidare resa. I fråga om sådant förbud äger 12 § andra punkten tillämpning.

13 §

Myndighet som med stöd av 11 § första stycket har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Myndighet som med stöd av 11 § första stycket eller 12 a § har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium. är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk konsul lämna fartygets nationalitetshandling till honom.

19 §

Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, föres hos kammar-rätten genom besvär.

Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, eller mot beslut i fråga som avses i 12 a § föres hos kammar-rätten genom besvär.

(Nuvvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Mot annat beslut enligt denna lag av myndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres talan hos sjöfartsverket genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket, föres hos Konungen genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket *eller* 12 a § föres hos Konungen genom besvär.

21 §

Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är be-lagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift enligt 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket.

Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är be-lagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift enligt 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket *eller förbud enligt 12 a §.*

24 §

Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6 eller 7 §, eller

överträdes förbud eller åsidosättes föreläggande enligt 11 § första stycket,

dömes fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6 eller 7 §, eller

överträdes förbud eller åsidosättes föreläggande enligt 11 § första stycket *eller överträdes förbud enligt 12 a §,*

dömes fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Motionsyrkandena

I anledning av propositionen har väckts två motioner, vari framställs följande yrkanden.

Motionen 1973:2054

I motionen 1973:2054 av herr Enlund m. fl. (fp) hemställs att riksdagen

A. hos Kungl. Maj:t begär

1. att förslag föreläggs riksdagen om utvidgning av lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss så att den omfattar även skador till följd av utsläpp av icke beständiga oljor,

2. att förslag föreläggs riksdagen om ersättning till fisket till följd av oljeskador enligt vad i motionen anförts,

B. ger Kungl. Maj:t till känna vad som i motionen anförts angående förbättrat oljeskydd.

Motionen 1973:2055

I motionen 1973:2055 av herrar Möller (fp) och Ahlmark (fp) hemställs att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna att Sverige bör verka för att den s. k. fondkonventionen i framtiden ändras så att den högsta beloppsgränsen höjes till åtminstone 500 milj. kronor, samt att Sverige redan dessförinnan söker påverka fondens högsta organ att använda den övre beloppsgräns som nu anges i konventionen.

Utskottet

Inledning

Den efter andra världskriget kraftigt tilltagande föroreningen av havet har på det internationella planet föranlett successivt ökade ansträngningar att motverka och förhindra detta slags miljöförstöring. Oljeutsläpp från fartyg svarar endast för en mindre del av föroreningarna men har dock tilldragit sig ett särskilt intresse med hänsyn till de svåra skador som utsläppen kan förorsaka. På grund av att vid transporterna används tankfartyg med allt större lastkapacitet har också risken ökat för att skadorna vid en förlisning blir av mycket stor omfattning.

Redan i början av 1950-talet påbörjades ett internationellt samarbete i syfte att förebygga havsvattnets förorening genom olja. Detta samarbete resulterade bl. a. i 1954 års *internationella oljeskyddskonvention*. Denna konvention har ratificerats av Sverige såväl i dess ursprungliga som i dess sedermera år 1969 ändrade lydelse och ligger till grund för bl. a. *lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*. Enligt denna lag skall utflöde av olja från fartyg inom sjöterritoriet förhindras så långt det är möjligt. På fria havet får olja tömmas ut endast under vissa förutsättningar. Lagen ger svenska myndigheter rätt att meddela de förbud och förelägganden som är påkallade för att hindra eller begränsa

utsläppet. Bestämmelserna är tillämpliga såväl på svenskt sjöterritorium som på det fria havet och gäller i fråga om såväl svenskt som utländskt fartyg, dock med de inskränkningar som följer av gällande folkrätt.

År 1969 öppnades för undertecknande en internationell konvention om ingripande på det fria havet vid oljeolyckor, den s. k. *ingreppskonventionen*. Denna konvention, som ännu ej har trätt i kraft men som har ratificerats av Sverige, reglerar rätten för en stat att vidta åtgärder för att skydda sina kuster och närliggande intressen, om en olycka inträffar på det fria havet och den är ägnad att leda till allvarlig och överhängande fara för förorening genom olja. Sedan ingreppskonventionen trätt i kraft kan med stöd av bestämmelserna i 1972 års lag ingripanden göras på det fria havet också mot utländska fartyg.

Det internationella arbetet för ökat oljeskydd pågår alltjämt. Den havsföroreningskonferens, som ägde rum i London för några veckor sedan i Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationens – IMCO:s – regi och som 79 stater deltog i, har sålunda resulterat i dels en *ny internationell konvention* till förhindrande av föroreningar från fartyg, dels ett protokoll varigenom ingreppskonventionen utvidgas till att avse också åtgärder med anledning av andra skadliga utsläpp än utsläpp av olja, dels ett stort antal resolutioner.

Enligt konventionen förbjuds alla utsläpp av olja, däri inbegripet s. k. lätta oljor, och vissa andra farliga ämnen i några speciellt ömtåliga områden, bl. a. Östersjöområdet, och i övrigt skärps fordringarna för tillåtliga utsläpp. Beträffande en mer fullständig redogörelse för konventionens innehåll hänvisar utskottet till vad utskottet anför nedan (s. 21) samt till ett av kommunikationsministern den 6 december 1973 lämnat svar på en enkel fråga av fru Thorsson angående resultatet av havsföroreningskonferensen.

Slutligen vill utskottet i detta sammanhang anmärka att förslag till *miljökonvention* om Östersjön kommer att framläggas för den till år 1974 i Helsingfors planerade Österjökonferensen. Konventionen avses komma att gälla föroreningar både från fartyg och från land.

Behovet av särskilda skadeståndsregler på ifrågavarande område uppmärksammades inte förrän i slutet av 1960-talet. Efter det liberianska tankfartyget Torrey Canyons grundstötning i mars 1967 utanför Englands sydvästkust påbörjades emellertid ett internationellt samarbete i syfte att utarbeta internationella överenskommelser rörande ansvarigheten för oljeskador till sjöss. Detta samarbete ledde till avslutandet av två internationella konventioner, nämligen 1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (i det följande benämnd *ansvarighetskonventionen*) och 1971 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (i det följande benämnd *fondkonventionen*).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs på grundval av en inom justitiedepartementet utarbetad promemoria (Ds Ju 1973:4) fram förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Lagen är i huvudsak byggd på ansvarighetskonventionen. Enligt förslaget skall ägare av fartyg som för last av beständig olja i lös vikt (bulklast) vara skyldig att ersätta skada, som orsakas av utsläpp av olja från fartyget, oberoende av om det från fartygets sida har begåtts något fel eller någon försummelse (strikt ansvarighet). Med skada jämställs kostnader för förebyggande åtgärder. Fartygsägarens ansvarighet begränsas till ett belopp motsvarande 2 000 s. k. Poincaréfrancs (drygt 700 kr.) per ton av fartygets dräktighet, s. k. ansvarston, vilket motsvarar i regel något mer än två ton deadweight (dwt). Därjämte gäller ett absolut maximum av 210 milj. francs (drygt 70 milj. kr.) per händelse. Har fartygsägaren själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse blir han ansvarig utan begränsning. I fråga om fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast är ägaren skyldig att ha försäkring eller ställa säkerhet för sin ansvarighet upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Reglerna om strikt ansvarighet föreslås bli tillämpliga även på skador orsakade av olja från torrlastfartyg och tankfartyg som går i barlast. I sistnämnda hänseenden ges ansvarighetslagen ett vidare tillämpningsområde än som föreskrivs i ansvarighetskonventionen.

I propositionen föreslås vidare att riksdagen godkänner ansvarighetskonventionen och fondkonventionen. Fonden skall bereda ersättning i vissa fall då ansvarighetskonventionen inte är tillämplig eller bereder de skadelidande ett otillräckligt skydd. Vidare skall fonden stå som garant för fartygsägarens och försäkringsgivarens solvens. Fonden har också till uppgift att befria fartygsägarna från en del av det ökade ekonomiska ansvar som lagts på dem genom ansvarighetskonventionen. Fonden kan dock befrias från skyldighet i sistnämnda hänseende om vederbörande ägares fartyg vid tidpunkten för olyckan inte uppfyllde vissa krav från säkerhetssynpunkt. Vidare är fonden i princip inte ansvarig för skada som orsakats av inte identifierat fartyg. Fondens ersättningsskyldighet är begränsad så att det totala ersättningsbelopp som kan utgå i anledning av en och samma händelse maximeras till 450 milj. Poincaréfrancs (drygt 150 milj. kr.). Beloppet kan dock genom beslut av fondens högsta organ höjas till högst 900 milj. francs (drygt 300 milj. kr.). Ersättningarna från fonden skall finansieras genom avgifter från dem som mottar sjötransporterad olja i konventionsstaterna.

Allmänt

I Sverige finns inte någon särskild lagstiftning om ansvarighet för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja, utan ansvarigheten för sådana skador bestäms enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens (1891:35 s. 1) bestämmelser. Dessa har emellertid visat sig otillräckliga när det gäller skador orsakade av oljeutsläpp. Den nu föreslagna lagstiftningen fyller därför ett uppenbart behov. Departe-

mentspromemorian bemöttes också mycket positivt under remissbehandlingen. I åtskilliga remissyttranden uttalades tillfredsställelse över att den reglering som de två konventionerna innebär kommit till stånd på det internationella planet. I de motioner, som väckts i anledning av propositionen, har inte heller föreslagits några ändringar i de framlagda lagförslagen. I stället framställs yrkanden om att riksdagen skall begära vissa kompletteringar av ansvarighetslagen och fondkonventionen samt ge Kungl. Maj:t till känna vad som anförs angående förbättrat oljeskydd.

Utskottet vill för sin del uttala sin tillfredsställelse över att skadestandsfrågorna på detta område nu får en godtagbar lösning. När dessa frågor diskuterats har det väl i allmänhet skett mot bakgrund av de stora skador som orsakades vid olyckan med Torrey Canyon och vid några andra större sjöolyckor. Någon tankfartygsolycka av liknande katastrofkaraktär har inte ägt rum i svenska farvatten. Däremot har det förekommit grundstötningar och kollisioner som orsakat mindre oljeutsläpp. En sammanställning över dessa olyckor har fogats till betänkandet som *bilaga 1*. Av sammanställningen framgår emellertid att även små utsläpp av olja kan åstadkomma avsevärda skador och betydande kostnader för bekämpning och sanering av oljan. Vid tre av de angivna olyckorna (Gogstad, Benedicte och Aegir Star) var det nära att en katastrof inträffade, men tack vare lyckliga omständigheter kunde en sådan undvikas. Från svensk synpunkt är det med hänsyn till det anförda av synnerlig vikt att regler om ansvarighet för skador till följd av oljeutsläpp nu läggs fram. Utskottet vill i detta sammanhang även understryka betydelsen av det omfattande arbete som från svensk och nordisk sida lagts ned på att få till stånd en internationell oljeskadefond, varigenom även oljebolagen åläggs att bidra till ersättningen för oljeskador.

Även om man genom den nu föreslagna lagstiftningen sålunda får skadestandsregler på området är dock inte alla problem lösta. Utskottet kommer i anledning av motionerna att nedan behandla några av dessa. Utskottet vill här endast peka på frågan om ersättning för skada orsakad av oljeutsläpp från inte identifierat fartyg. Vid tillkomsten av fondkonventionen underströks från svensk sida kraftigt att konventionen borde omfatta även sådana skador. Man kunde dock inte få gehör för denna ståndpunkt. Såsom föredragande statsrådet anför bör den nu nämnda bristen dock inte föranleda att Sverige avstår från att tillträda konventionerna.

På grund av det anförda tillstyrker utskottet att riksdagen godkänner ansvarighetskonventionen och fondkonventionen. De föreslagna lagarna har inte föranlett någon erinran från utskottets sida.

Utsläpp av icke beständig olja

Såsom framgår av det föregående är ansvarighetskonventionen (och därmed även fondkonventionen) tillämplig endast på skada genom förorening orsakad av s. k. beständig olja, såsom råolja, eldningsolja 2 eller tjockare, tjock dieselolja, smörjolja och valolja. Skador orsakade av

icke beständiga petroleumprodukter, t. ex. bensin, fotogen, nafta, dieselbrännolja och eldningsolja 1, faller alltså utanför konventionens tillämpningsområde. I propositionen föreslås att ansvarighetslagen på denna punkt skall ha samma tillämpningsområde som konventionen.

I motionen 1973:2054 kritiserar man att konventionerna och ansvarighetslagen endast är tillämpliga på skador som orsakats av beständiga oljor. Motionärerna anför att lätta oljor, som innehåller aromatiska kolväten, kan orsaka allvarliga skador på den marina miljön, varigenom fisket kan drabbas hårt. Även om det internationella arbetet på förevarande område kan komma att leda till att ansvarigheten utvidgas till att omfatta skador orsakade även av ifrågavarande oljor kan det enligt motionärerna dröja avsevärd tid, innan en ny konvention kan träda i kraft. Motionärerna yrkar därför (yrkande A 1) att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t begära förslag till en utvidgning av ansvarighetslagen till att omfatta även icke beständiga oljor. De åberopar härvid också att den finska lagstiftningen troligen kommer att bli tillämplig även på dylika skador.

Vid remissbehandlingen av departementspromemorian har sjöfartsverket och generaltullstyrelsen hävdade, att ansvarighetslagen borde vara tillämplig även på skador orsakade av icke beständiga oljor, och naturvårdsverket har förklarat sig se fram mot en utvidgning av ansvarigheten på detta område.

Utskottet vill för sin del anföra följande. Den lokala sjöfarten på svenska hamnar omfattar betydande transporter av oljeprodukter från raffinaderierna. En avsevärd del av dessa avser eldningsolja 1 eller 2 eller andra lättare oljeprodukter. Det är riktigt, såsom motionärerna framhåller, att utsläpp av sådana oljor genom sitt innehåll av aromatiska kolväten kan orsaka allvarliga skador på den marina miljön i strandzoner och i grundare kustvatten. Någon enskild skadelidande torde emellertid i dylika fall endast undantagsvis kunna påvisas. Såsom framhålls i propositionen (s. 39) kan den traditionella skadeståndsrätten därför knappast ge någon lösning på frågan om ersättning för sådana allmänna miljöskador. Andra slag av skador torde sällan uppkomma vid utsläpp av ifrågavarande oljor, eftersom dessa avdunstar förhållandevis snabbt. Såsom föredragande statsrådet påpekar skulle allvarliga skador dock kunna uppkomma om utsläppet inträffade vid en vattentäkt. Det förhållandet att oljorna avdunstar snabbt gör det emellertid svårt att visa vilket fartyg det är som orsakat skadan.

Av det nu sagda torde framgå att problemet med ersättning för skador orsakade av lättflytande oljor är svårlöst. Inom den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) har dock inletts överläggningar om möjligheten att utvidga ansvarighetskonventionen till att avse skador orsakade av andra ämnen än beständig olja. Utskottet delar föredragande statsrådets ståndpunkt att man tills vidare bör avvakta den fortsatta utvecklingen av detta arbete innan ställning tas till frågan om införande av särskild lagstiftning beträffande ansvarighet för skador orsakade av icke beständiga oljor. Utskottet vill emellertid kraftigt stryka under vad statsrådet anför om att frågan bör tas upp till förnyat övervägande om det internationella arbetet inte leder till positivt resultat inom rimlig tid.

På grund av det anförda finner utskottet att det inte nu är erforderligt med någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet avstyrker därför bifall till motionen 1973:2054 i denna del.

I anslutning till vad utskottet ovan anfört vill utskottet vidare peka på att arbetet inom IMCO även tar sikte på skador till följd av gifter av olika slag. Enligt utskottets mening är det synnerligen angeläget att problemen om ersättning för skador i samband med transporter av giftiga ämnen blir belysta. Dessa problem har hitintills kommit i skymundan i debatten om ersättningsfrågorna vid oljeskador. Utsläpp av gifter kan emellertid orsaka väl så stora skador. Skadetillbud har heller inte saknats. Utskottet vill här endast erinra om olyckan den 29 september i år, då det västtyska fartyget *Viggo Hinrichsen*, som förde en last av 234 ton kromsyretetroxid sjönk utanför Ölands norra udde. Fartyget bärgades visserligen men först sedan en viss mängd av det farliga giftet spillts ut. Om bärgningen hade misslyckats hade detta uppenbarligen kunnat medföra omfattande skador.

Ersättning till fisket för oljeskador

Erfarenheten visar att oljeutsläpp kan drabba fisket på ett kännbart sätt. Vanligast förekommande är skador på utestående eller vid havsytan drivande fiskeredskap (t. ex. laxdrivgarn, ålbottengarn och storryssjor). Rengöringen av redskapen blir ofta både arbets- och kostnadskrävande, och i vissa fall kan det vara nödvändigt att hela redskap eller delar av dem kasseras och byts ut. Redskapsskador kan också förorsaka fångstbortfall.

Genom oljeförorening kan vidare lekområden och uppväxtplatser för yngel försämrats eller gå förlorade och på så sätt bidra till minskade reproduktionsmöjligheter för värdefulla fiskarter. Dessutom har oljeutsläpp på grund av oljors toxiska egenskaper skadlig inverkan på näringskedjorna i havet, inkluderande organismer som direkt eller indirekt utgör föda för ätbara fiskar och skaldjur. Sådana skador kan även uppstå i samband med förebyggande åtgärder, t. ex. vid användning av kemiska oljebekämpningsmedel.

Problemen med ersättning för ifrågavarande skador tas upp till behandling i motionen 1973:2054 (yrkandet A 2). I anslutning till fiskeristyrelsens remissyttrande hävdar motionärerna att det är en brist att ansvarighetslagen endast skall omfatta oljeskador som tillfogas person eller egendom utanför fartyget. Motionärerna menar att detta för fiskets del torde innebära att endast skada på redskap och båt skulle kunna ersättas men däremot inte skada till följd av intrång i verksamheten i övrigt. Enligt motionärernas uppfattning borde det vara möjligt att skapa ett system för ersättning även för ekologiska skador som drabbar fisket. Med tanke på att såväl fisket som miljöpolitiken får en alltmer internationell prägel bör Sverige verka för en internationell överenskommelse om ett sådant ersättningssystem. För skador inom svenskt territorialvatten borde ersättning kunna utgå direkt enligt svensk lagstiftning, anser motionärerna. De yrkar därför att riksdagen skall begära att

förslag om ersättning för skador av här diskuterat slag på fisket skall föreläggas riksdagen.

Utskottet vill till en början framhålla att fiskeristyrelsens uttalanden grundar sig på den i departementspromemorian intagna lagtexten (1 §) enligt vilken med oljeskada avsågs skada som tillfogats person eller egendom utanför fartyget (prop. s. 190). I anledning av ett remissyttrande av Sjörättsföreningen i Göteborg, i vilket angavs att det av lagtexten inte klart framgick om begreppet oljeskada också omfattar allmän förmögenhetsskada, påpekar föredragande statsrådet (prop. s. 52) att ansvarighetskonventionens definition av skadebegreppet inte utesluter att ersättning utgår för ren förmögenhetsskada, t. ex. vid intrång i näringsverksamhet. Statsrådet medger att den i promemorian använda definitionen emellertid kan tolkas som att ren förmögenhetsskada inte är omfattad. Lagtexten har därför i propositionsförslaget omformulerats och anger nu att med oljeskada förstås "skada som orsakats av förorening genom olja från fartyg och som uppkommit utanför fartyget".

Beträffande de skador, som kan drabba fisket, är skador på redskap och båt uppenbart ersättningsgilla. Detsamma gäller skador i form av inkomstbortfall till följd av att redskap inte kan användas. Såsom framhålls i propositionen kan ersättning också utgå för skada som drabbar en fiskeodling eller liknande. Även andra fall av ersättningsgill förmögenhetsskada kan förekomma, t. ex. att ålfiskare under den mest givande fisketiden hindras att lägga ut sina redskap till följd av att ett tjockoljebälte täcker hans fiskevatten.

När det gäller de ekologiska skadorna som drabbar den marina miljön i allmänhet är däremot möjligheterna att få ersättning så gott som obefintliga. Såsom utskottet framhållit i det föregående (s. 16) torde i dylika fall någon enskild skadelidande endast undantagsvis kunna påvisas. Det torde sålunda inte vara möjligt att med skadeståndsrättslig lagstiftning komma till rätta med frågan om ersättning för de ekologiska skadorna.

Utskottet vill emellertid understryka att det, när ansvarighetslagen sålunda inte kan göras tillämplig på förevarande skador, är angeläget att ersättningsfrågan löses på annat sätt. Föredragande statsrådet anför (s. 39) att det på detta område finns anledning att överväga t. ex. någon form av internationell fondbildning för rehabilitering av skadade miljöer. Enligt utskottets mening torde detta vara ett möjligt sätt på vilket ersättningsfrågorna kan få en godtagbar lösning. Utskottet biträder således statsrådets uppfattning. Enligt vad utskottet inhämtat kan det tänkas att förevarande fråga kan tas upp på dagordningen på nästa internationella havsrättskonferens. Med hänsyn till statsrådets uttalanden utgår utskottet från att man från svensk sida kommer att verka för att så sker. Någon åtgärd från riksdagens sida finner utskottet därför inte f. n. påkallad. Utskottet avstyrker därför bifall till motionen 1973:2054 även i denna del.

Oljeskador som härrör från oljeborring

Den föreslagna ansvarighetslagen är inte tillämplig på fasta oljeborrtorn. Sådana oljeborrtorn omfattas inte av fartygsbegreppet och kan inte anses som sådana anordningar vilka enligt 1 § andra stycket ansvarighetslagen jämföras med fartyg. Detsamma gäller flytande oljeborrtorn i fråga om skador som uppkommer under det tornet är förankrat på borrhälsan. Däremot torde ett flytande oljeborrtorn, som befinner sig under förflyttning, vara att jämföras med fartyg enligt 1 § andra stycket, varför den föreslagna lagstiftningen i princip kommer att bli tillämplig på oljeskador, som uppkommer under en dylik transport.

Såsom framhålls i propositionen kan under olyckliga omständigheter olja som härrör från oljeborrningsverksamhet på havsbotten orsaka betydande skador. Svensk rätt saknar emellertid f. n. särskilda regler angående ansvarigheten för sådana skador, och den föreslagna ansvarighetslagen kan, såsom framgår av det ovan anförda, endast undantagsvis komma att bli tillämplig. Sjörättsföreningen i Göteborg har i sitt remissvar framhållit att det är önskvärt att en internationell lagstiftning uppnås också på detta område. Även i motionen 1973:2054 (yrkande B) påtalas avsaknaden av reglering på förevarande område. Motionärerna framhåller att folkpartiet under flera år i riksdagsmotioner tagit upp riskerna med oljeborring till havs. Man beklagar att inte heller denna gång några förslag till skydd mot skador i samband med oljeborring lagts fram. De understryker vidare behovet av regler om ansvarighet för de skador som kan uppstå i samband med oljeborring på kontinentalsockeln. Sverige bör enligt motionärernas mening aktivt verka för att konventioner som reglerar oljeborringen snabbt kommer till stånd.

Utskottet kan till fullo instämma i vad motionerna anför om behovet av en reglering på området. Med hänsyn till den kraftiga utbyggnaden av oljeborrningsverksamheten framför allt i Nordsjön är det enligt utskottets uppfattning angeläget att en enhetlig reglering av denna fråga snarast kommer till stånd, och detta innan det inträffar en olycka motsvarande den med Torrey Canyon. I propositionen upplyser emellertid föredragande statsrådet att ett internationellt samarbete påbörjats våren 1973 med syfte att skapa en regional konvention för Nordsjöområdet om ansvarighet för föroreningsskador av oljeborring på kontinentalsockeln. Enligt vad utskottet inhämtat har man beslutat bilda en arbetsgrupp för ändamålet, och det är avsikten att denna närmast skall sammanträda i Holland. Trots påstötningar från svensk sida har något möte dock ännu inte kommit till stånd.

Det senast sagda föranleder utskottet att understryka vikten av att arbetet på en konvention intensifieras. Med hänsyn till att initiativ tagits från svensk sida är det dock f. n. inte erforderligt för riksdagen att göra något särskilt uttalande i ämnet. Genom vad utskottet sålunda anför får syftet med motionen 1973:2054, såvitt nu är i fråga, anses tillgodosett.

Utskottet vill vidare tillägga följande. Borring i havsbotten efter olja förekommer inte endast i Nordsjön utan jämväl i Östersjön. Sålunda har t. ex. sommaren 1973 provborringar skett utanför den skånska

ostkusten. Även på andra håll förekommer sådana borrhningar. Enligt utskottets mening är det angeläget att de risker och problem som sammanhänger därmed beaktas av Östersjöns strandstater. Utskottet förutsätter att frågan kan tas upp till behandling på den Östersjökonferens som enligt vad utskottet ovan anfört (s. 13) är planerad att under år 1974 äga rum i Helsingfors.

Skador orsakade av oljeutsläpp från okända fartyg

Ett under senare år särskilt uppmärksammat problem är oljeutsläpp från fartyg, vilkas identitet inte kan fastställas. Sådana större oljeutsläpp härrör nästan undantagslöst från tankfartyg som går i barlast. Utsläppen sker då man i strid mot gällande bestämmelser från fartyget spolar ut oljerester vid rengöring av dess tankar. I det helt övervägande antalet fall av årligen rapporterade oljeutsläpp har det inte varit möjligt att avgöra från vilket fartyg oljan härrörde. Detta framgår tydligt av följande sammanställning över till tullverkets kustbevakning rapporterade fall av oljeutsläpp från fartyg i eller i närheten av svenska farvatten.

	år 1969	år 1970	år 1971	år 1972
Rapporterade oljeutsläpp	240	315	296	238
Fartygets identitet fastställd	44	50	41	36

Såsom framgår av tabellen uppgår antalet identifierade fall inte något år till 20 procent av hela antalet utsläpp. Mot bakgrund härav är det att beklaga att fondkonventionen inte är tillämplig när det gäller kostnader för förebyggande åtgärder och skador orsakade av oljeutsläpp från okända fartyg.

Vid tillkomsten av fondkonventionen hävdades bl. a. från svensk sida (se prop. s. 120) att de skadelidandes behov av att kunna vända sig till fonden är särskilt stort i de fall då fartyget inte kan identifieras och någon talan om ersättning enligt ansvarighetskonventionen således inte kan väckas. Fondkonventionen borde därför omfatta även sådana skador. Den svenska ståndpunkten fick dock ingen större anslutning. Från svensk sida lades då fram ett kompromissförslag om att fondens ersättnings-skyldighet skulle begränsas till sådana fall, där skadorna överstiger visst belopp. Inte heller detta förslag vann emellertid gehör. Mot att göra fonden ansvarig även när oljan inte kunde härledas till visst fartyg invändes nämligen att fonden i så fall riskerade att få betala ersättning för skada som inte orsakats av olja härrörande från fartyg utan t. ex. olja som läckt ut från oljecisterner i land eller från oljeborrhrtorn. Såsom utskottet anfört i det föregående (s. 15) bör frågan om ratifikation av konventionen inte vara beroende av den omständigheten att fondkonventionen inte är tillämplig på oljeutsläpp från okända fartyg (i den mån det inte kan visas att det är fråga om utsläpp av olja som befordrats som bulklast).

Flera remissinstanser, däribland naturvårdsverket och samtliga i ärendet hörda länsstyrelser, har funnit det önskvärt att oljeskadefonden blir ersättningsskyldig även för skador orsakade av oljeutsläpp från inte identifierade fartyg. Samma önskemål framförs i motionen 1973:2054. Motionärerna anser att Sverige i det fortsatta internationella arbetet bör verka för sådan utvidgning av "konventionerna". Vad motionärerna sålunda anför bör enligt deras mening ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet vill i anledning av motionen understryka att ansvarighetskonventionen inte kan bli tillämplig på ifrågavarande slag av oljeutsläpp, eftersom konventionen bygger på att talan om ersättning skall riktas mot ägaren till det fartyg som förorsakat skadan. Endast fondkonventionen skulle således kunna göras tillämplig på oljeutsläpp från okända fartyg.

Att nu från svensk sida, kort tid efter det att fondkonventionen antagits och innan den ännu trätt i kraft, återkomma med yrkande om en utvidgning av densamma torde dock enligt utskottets mening inte vara meningsfullt och kanske till och med olämpligt. Därest propäer framställs om en omarbetning av konventionen kan det nämligen medföra att vissa stater väntar med att ratificera konventionen, vilket i sin tur kan leda till att konventionen inte träder i kraft. Med hänsyn till det bristfälliga skadeståndsskydd, som nu föreligger, är det dock angeläget att konventionen träder i kraft snarast möjligt. Utskottet kan därför inte i vart fall f. n. biträda motionärernas yrkande om att Sverige skall verka för en utvidgning av konventionen på förevarande område.

Förevarande problem bör man enligt utskottets mening i stället söka lösa på annat sätt. I propositionen (s. 34) redovisas en del utredningsarbeten vilkas resultat torde kunna bidra till en minskning av förlusterna på grund av oljeutsläpp från inte identifierade fartyg. I ett i januari 1973 avgivet betänkande (Ds K 1973:2) Partikelmärkning av olja i fartyg föreslår sålunda en för frågan särskilt tillsatt utredningsgrupp att varje tankfartyg efter att ha avlämnat sin oljelast i hamn skall få de i tankarna kvarvarande oljeresterna märkta med, en särskild substans. Denna bör enligt betänkandet utgöras av mikroskopiskt små metallpartiklar bestående av olika legeringar. Partiklarna skall tillsättas oljeresterna i en kombination som är specifik för varje fartyg. I betänkandet föreslås att man som ett steg mot ett allmänt system för märkning av olja i tankfartyg utför en försöksserie i större skala. I avvaktan på närmare prövning av denna fråga pågår inom gruppen visst resterande utvecklings- och planeringsarbete.

Utskottet vill i anslutning härtill peka på att den svenska ansvarighetslagen — i motsats till vad som gäller för fondkonventionen — är tillämplig även på tankfartyg i barlast. Det finns således stora möjligheter att ingripa mot ägare av fartyg, som släpper ut olja, under förutsättning att möjligheterna att identifiera det skadevällande fartyget ökar. Om den föreslagna försöksserien beträffande oljemärkning ger goda resultat torde man kunna räkna med att antalet skador orsakade av oljeutsläpp i samband med rengöring av barlasttankar kommer att minska väsentligt.

Ett annat slag av åtgärd som skulle kunna få stor betydelse är att

erbjuda fartygen goda möjligheter att avlämna oljeförorenat barlastvatten i hamnarna. För närvarande saknas i många hamnar lämpliga mottagningsanordningar, och de som finns utnyttjas i ringa utsträckning. Utredningen rörande omhändertagande och behandling av kemiskt avfall m. m. har i maj 1973 avlämnat delbetänkandet (Ds K 1973:4) Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten m. m. Utredningen föreslår att skyldighet att inrätta och driva anläggning för mottagande av bl. a. barlastvatten i fortsättningen bör åligga huvudmannen för den anläggning där olja och oljeprodukter lastas. Även kostnaderna för anläggningen bör enligt utredningen i princip bestridas av respektive huvudman. Enligt vad utskottet inhämtat är betänkandet remissbehandlat, och proposition i ämnet beräknas kunna föreläggas riksdagen under år 1974.

Utskottet vill i detta sammanhang även erinra om den i det föregående (s. 13) omnämnda i november 1973 antagna nya konventionen till förhindrande av föroreningar från fartyg. Såsom utskottet tidigare anfört förbjuds enligt konventionen alla utsläpp av oljor, däri inbegripet s. k. lätta oljor, och vissa andra farliga ämnen i Östersjön, och i övrigt skärps fordringarna för tillåtliga utsläpp. För att möjliggöra efterlevnad av förbudet föreskrivs skyldighet för kuststaterna att uppföra mottagningsanordningar i hamnarna för att ta emot de ämnen som fartygen ej får göra sig av med ute till havs. Till konventionen anslutna stater åläggs vidare att utse kontrollanter för att övervaka efterlevnaden av utsläppsförbudet. Deras verksamhet underlättas genom att varje fartyg åläggs att uppgöra en särskild förteckning som innehåller uppgifter om vilka ämnen som lastats, hur tankarna rengjorts m. m. Detaljbestämmelser får utfärdas av vederbörande konventionsstat. Konventionen föreskriver vidare att nya fartyg, dvs. fartyg kontrakterade efter den 31 december 1975, skall om de har minst 70 000 tons dödvikt vara försedda med separata barlasttankar som inte får användas för oljelast.

Anmärkas bör att ett expertmöte inför Östersjökonferensen har inriktat sitt arbete på att integrera konventionens bestämmelser i förslaget till miljökonvention om Östersjön.

När den nya konventionen träder i kraft ökar möjligheterna betydligt att förhindra och ingripa mot avsiktliga oljeutsläpp. Detta i kombination med en partikelmärkning av oljerester i tankarna borde enligt utskottets mening väsentligt reducera antalet skador till följd av utsläpp från oidentifierade fartyg.

Utskottet vill avslutningsvis också peka på att kommunernas kostnader för oljesanering m. m. till stor del kommer att övertas av staten. Enligt 21 § i ett av riksdagen nyligen antaget förslag till ny brandlag (prop. 1973:185, CU 1973:30), vilket bygger på ett av räddningstjänstutredningen avgivet betänkande (SOU 1971:50) Räddningstjänst, är kommun sålunda berättigad till ersättning av statsmedel för kostnad för räddningstjänst med anledning av oljeutflöde till havs eller i kustvattnen, Väner, Mälaren, Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal samt för sanering av oljeskada som har uppstått till följd av sådant oljeutflöde.

i den mån kostnaden överstiger ett tröskelbelopp som departementschefen ämnar föreslå sätts till 3 000 kronor. Räddningstjänstutredningen hade även föreslagit att bekämpningskostnaderna borde belasta oljebranschen genom en höjning av energiskatten. I propositionen avvisades emellertid detta förslag, varför medelsbehovet t. v. får tillgodoses över statsbudgeten.

På grund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motionen 1973:2054, såvitt nu är i fråga.

Begränsning av oljeskadefondens ansvarighet

Fondens ansvarighet är såsom framgår av det föregående (s. 14) begränsad. Det totala belopp som utgår i ersättning för en och samma olycka enligt *både* ansvarighetskonventionen *och* fondkonventionen får inte överstiga 450 milj. Poincaréfrancs (ca 150 milj. kronor). Genom beslut av fondens högsta organ, dess generalförsamling, kan detta belopp höjas till högst det dubbla eller 900 milj. francs (ca 300 milj. kronor).

I motionen 1973:2055 kritiseras begränsningsbeloppen, som motionärerna finner uppenbart otillräckliga som maximigräns. Motionärerna hänvisar till att engelska och franska staten med anledning av Torrey Canyon-olyckan framförde skadeståndsanspråk på tillsammans cirka 90 milj. kronor eller cirka 1 000 kronor per ton utrunnen olja. De totala kostnaderna för sanering och ersättning åt enskilda skadelidande var enligt motionärerna betydligt större. Motionärerna hävdar mot bakgrund härav att ett belopp av drygt 500 milj. kronor förefaller vara en rimligare storleksordning för att kunna täcka ersättningsanspråken från ett enda skadetillfälle vid förlisning av en supertanker. Motionärerna framhåller att en sådan beloppsgräns antagligen skulle innebära höjda premier för speciellt supertankers vilket skulle kunna innebära ett incitament till att bygga mindre fartyg. Sverige bör enligt motionärerna arbeta för att fondkonventionen ersätts av en ny konvention, där den högsta beloppsgränsen höjs till åtminstone 500 milj. kronor samt att Sverige omedelbart använder sina kontakter för att påverka generalförsamlingen att i görligaste mån utnyttja möjligheten att använda den övre beloppsgräns som nu anges i konventionen.

Såsom utskottet anför i det föregående leder utvecklingen mot allt större tankfartyg till att risken ökar för olyckor, vid vilka skadorna uppgår till mycket stora belopp. Det har redan inträffat tre fall av oljeutsläpp som förorsakat skador till belopp där det för ansvarighetskonventionen gällande begränsningsbeloppet för ägarens ansvarighet, 70 milj. kronor, överskridits. Oljeskadefondens maximala ansvarighet per olycka, 150 milj. kronor, hade dock varit tillräckligt hög för att täcka dessa skador.

Med hänsyn till det anförda finner utskottet det inte nu erforderligt att konventionens maximibelopp höjs. Utskottet vill även erinra om vad utskottet ovan (s. 20) anför, nämligen att begäran redan nu om revision av konventionen kan medföra risk för att konventionen inte kommer att

träda i kraft. Utskottet utgår vidare från — med hänsyn till det intresse från Kungl. Maj:ts sida som tidigare visats i konventionsarbetet — att när konventionen träder i kraft man från svensk sida kommer att inom fonden verka för en höjning av begränsningsbeloppet till det i konventionen högsta tillåtna, om så skulle visa sig erforderligt. På grund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motionen 1973:2055.

Ikraftträdande

Ansvarighetskonventionen träder i kraft tre månader efter det den har tillträtts av åtta stater, av vilka fem skall var för sig ha ett tanktonnage om minst en miljon bruttoregisterton. Den har hittills ratificerats av fyra nationer varav en, Liberia, har ett tanktonnage överstigande 1 milj. bruttoregisterton. Utskottet vill i anslutning härtill påpeka att av de nordiska länderna Danmark, Norge och Sverige har sådant tanktonnage.

Fondkonventionen träder i kraft tre månader efter det att den tillträtts av minst åtta stater under förutsättning att dessa under närmast föregående år tillsammans har tagit emot minst 750 milj. ton sjötransporterad råolja och tjock eldningsolja. Konventionen har hittills endast tillträtts av Liberia.

I propositionen anför föredragande statsrådet (s. 35) att konventionerna kan beräknas komma att träda i kraft under andra halvåret 1974. Med hänsyn till den aktuella oljekrisen kan det dock enligt utskottets mening inte uteslutas att fondkonventionens ikraftträdande försenas. Ansvarighetskonventionen och därmed också ansvarighetslagen kan emellertid komma att träda i kraft tidigare än i slutet av år 1974. Utskottet vill i anledning därav påpeka följande.

I 5 § och 22 § ansvarighetslagen anges att ansvarighetsbeloppet i vissa fall bestämmes enligt 235 § SjöL. Dessa bestämmelser är emellertid f. n. intagna i 255 § SjöL. Genom ett i propositionen 1973:42 angående sjöpanträtt och skeppshypotek framlagt förslag till lag om ändring i SjöL, vilket nyligen antagits av riksdagen (LU 1973:22) men ännu ej trätt i kraft, har bestämmelserna överflyttats till 235 § SjöL. Vidare är att märka att 18 § ansvarighetslagen upptar forumregler som utgår från ett genom prop. 1973:42 antaget förslag till ändring av 336 § SjöL. Slutligen bygger den i förevarande proposition föreslagna ändringen i 344 § SjöL på den lydelse detta stadgande fått genom prop. 1973:42. Enligt vad utskottet erfarit lär det i anledning av sistnämnda prop. antagna förslaget till lag om ändring i SjöL till följd av arbetet med överförandet av skeppsregistret till ADB kunna träda i kraft tidigast den 1 juli 1974. Skulle det bli ytterligare försenat, kan det för att ansvarighetslagen skall kunna träda i kraft bli erforderligt att Kungl. Maj:t genom proposition till riksdagen återkommer med förslag till jämkning av nu föreliggande lagförslag.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1973:140 godkänner
 - a) den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja,
 - b) den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja,
2. att riksdagen antar de å s. 1 under 1–4 angivna lagförslagen,
3. att riksdagen beträffande utsläpp av icke beständig olja avslår motionen 1973:2054, yrkandet A 1,
4. att riksdagen beträffande ersättning till fisket för oljeskador avslår motionen 1973:2054, yrkandet A 2,
5. att riksdagen beträffande oljeskador som härrör från oljeborrning avslår motionen 1973:2054, yrkandet B, såvitt nu är i fråga,
6. att riksdagen beträffande skador orsakade av oljeutsläpp från okända fatyg avslår motionen 1973:2054, yrkandet B, såvitt nu är i fråga,
7. att riksdagen beträffande begränsningen av oljeskadefondens ansvarighet avslår motionen 1973:2055.

Stockholm den 6 december 1973

På lagutskottets vägnar

ERIK SVEDBERG

Närvarande: herrar Svedberg (s), Svanström (c), Sundelin (s), fröken Anderson i Lerum (s), herrar Hammarberg (s), Börjesson i Falköping (c), Sjöholm (fp), fru Jonäng (c), herrar Andersson i Södertälje (s), Winberg (m), Israelsson (vpk), Enlund (fp), fru Nilsson i Sunne (s) och herr Söderström (m).

*Bilaga***Oljeutsläpp i svenska farvatten**

<i>Fartygens namn och (nation)</i>	<i>År</i>	<i>Olycksplats och orsak</i>	<i>Tonnage i bruttore- gister-ton</i>	<i>Skadebelopp</i>	<i>Anmärkning</i>
Gogstad (No)	1964	Utanför Sundsvall, grundstötning	12 000	rengöring av stränder = 2.6 milj. kr.	Omfattande skador på stränderna
Benedicte (Li)	1969	Utanför Skånes sydkust, kollision	?	Okänt	Tack vare gynnsamma väderleksförhållanden läktrades huvuddelen av lasten, ca 60 000 ton råolja, över till andra fartyg. Endast en mindre oljebekämpningsaktion genomfördes. Inga oljeskador på stränderna.
London Harmony (GB)	1969	Stockholms skärgård, grundstötning	13 000	Sanering av stränderna = 6 milj. kr.	
Irini (Gre)	1970	Söder om Muskö, grundstötning	9 041	Oljebekämpning och sanering = 1 milj. kr.	Ca 1 000 ton tjock eldningsolja läckte ut
Otello (Sv)	1970	Stockholms skärgård, kollision i isbelagd farled	2 671	Oljebekämpning och strandsanering = 2.6 milj. kr.	
Tudor (Sv)	1970	Söder om Nynäshamn	1 575	Oljebekämpning och sanering = 500 000 kr.	
Norrtank (Sv)	1967	Västerviks skärgård	140	Sanering = 80 000 kr.	
Aegis Star (Cy)	1972 nov.	Utanför Gotland, grundstötning	12 000	Kostnader för oljebekämpning och beredskapsåtgärder = 700 000 kr.	Trots svåra väderförhållanden läktrades en del av lasten, 19 000 ton råolja över till annat fartyg, varefter Aegis Star drogs av grund
Tärnsjö (Sv)	1973 jan.	I Öresund, kollision med polskt fartyg	1 999	Ännu ej uppskattbara, kommer att uppgå till avsevärda belopp.	Synnerligen ogynnsamma väderförhållanden omöjliggjorde en effektiv bekämpning; några hundra ton tjockolja läckte ut.