

## Regeringens proposition

1979/80: 167

### om åtgärder mot vattenförorening från fartyg:

beslutad den 27 mars 1980.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Sverige ansluter sig till det s. k. MARPOL-protokollet, dvs. 1973 års internationella havsföroreningskonvention i den lydelse konventionen har fått genom protokollet. Samtidigt läggs det fram förslag till en ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Den föreslagna lagen ersätter två nuvarande lagar i samma ämne. I förhållande till bestämmelserna i dessa innehåller lagförslaget en rad nyheter. Bemyndigande ges att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk och om mottagning av lastrester av sådana kemikalier. En bestämmelse om förbud mot uttagande av särskild avgift för omhändertagande av annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten förs in. Grundläggande bestämmelser ges om tillsyn av fartyg i form av besiktningar och inspektioner. Möjlighet öppnas att meddela föreskrifter om begränsning av eller förbud mot fartygstrafik i vissa farvatten. Vidare kan föreskrifter meddelas om läktring av olja och andra skadliga ämnen. Straffpåföljderna för olagliga utsläpp m. m. skärps. Beslut om förelägganden eller förbud skall kunna förenas med vite.

Förslag till följdändringar i dumpningslagen, renhållningslagen och brandlagen läggs också fram.

De flesta av de nya reglerna avses träda i kraft den 1 januari 1981.

Slutligen föreslås det att sjöfartsverket får förstärkta resurser för sin inspektionsverksamhet m. m.

## Lagförslag

### 1 Förslag till

#### Lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

1 § I denna lag finns bestämmelser om förbud mot vattenföroreningar från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion samt tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar från fartyg.

2 § I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet eller något annat vattenområde, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet eller andra vattenområden, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om vad som vid tillämpningen av lagen förstås med olja, andra skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk än olja, skadliga ämnen i övrigt samt oljetankfartyg.

#### 2 kap. Förbud mot förorening från fartyg

1. § Bestämmelserna i detta kapitel gäller sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygens drift. Bestämmelserna gäller dock inte i fråga om sådana utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar.

2 § Inom Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet utanför detta får olja inte släppas ut från fartyg utan skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar för olja.

I fråga om andra vattenområden meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

4 § Om, till följd av olyckshändelse, från fartyg släpps ut skadliga ämnen, beträffande vilka gäller förbud mot utsläpp, skall utsläppet begränsas så långt det är möjligt.

### 3 kap. Mottagning av förorenat barlast- och tankspolvatten från fartyg, m. m.

1 § Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på de platser inom Sveriges territorium där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamheten svarar för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar.

Regeringen får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även i andra fall. Regeringen föreskriver också vem som skall svara för anordningarna.

2 § Anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja skall finnas på de platser inom Sveriges territorium som regeringen föreskriver. Regeringen föreskriver också vem som skall svara för anordningarna.

3 § Om mottagning av annat avfall från fartyg än sådant som avses i 1 och 2 §§ finns särskilda bestämmelser.

4 § Någon avgift får inte tas ut vid anordning, som avses i 1 § första stycket, för mottagning eller behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas eller repareras hos den som svarar för anordningen.

I fråga om avgift för mottagning och behandling som avses i 1 § andra stycket och mottagning som avses i 2 § meddelar regeringen föreskrifter.

5 § Någon avgift för mottagning eller annan hantering av avfall som anges i 3 § får inte tas ut av fartygens redare eller ägare. Vad nu har sagts utgör inte hinder mot att kostnaderna för verksamheten täcks genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

6 § Den som avser att avlämna oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten till en mottagningsanordning som avses i 1 § skall lämna uppgifter om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet som har betydelse för behandlingen.

Ett fartyg får inte lastas eller repareras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagnings- och behandlingsanordning som avses i 1 § första stycket, om han underlåter att omhänderta oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyget. För de fall som avses i 1 § andra stycket meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser motsvarande föreskrifter om förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet.

I fråga om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter i de hänseenden som avses i första och andra styckena.

7 § Föreskrifter om utformning och drift av anordningar som avses i 1 och 2 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

**4 kap. Fartygs konstruktion, m. m.**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att fartyg inte får användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om de inte

1. har certifikat, som avses i 1 §, eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter,

2. är så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §,

3. drivs i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om hur skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt skall hanteras för att vattenföroreningar skall förebyggas eller begränsas.

**5 kap. Dagböcker m. m.**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg.

**2 §** Handlingar som avses i 1 § skall i fråga om svenska fartyg på begäran hållas tillgängliga för polismyndighet, tullmyndighet, tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § eller annan myndighet som regeringen utser. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, i den mån regeringen föreskriver detta.

Inom främmande lands sjöterritorium är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar som avses i 1 §.

**6 kap. Tillsyn**

**1 §** Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. 1 § om konstruktion, utrustning eller drift, skall besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar.

Vid besiktningarna skall fastställas om fartygen uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

**2 §** Fartyg skall undergå inspektion när en tillsynsmyndighet som avses i 5 § anser att det behövs.

Vid inspektionen skall kontrolleras att fartyget och dess utrustning och driftförhållanden uppfyller kraven på ett fullgott skydd mot vattenföroreningar.

**3 §** I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter skall inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. 1 §, såvida det inte finns

grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna.

4 § Närmare föreskrifter om de tillsynsförrättningar som avses i 1–3 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

5 § Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift utövas av myndighet som regeringen utser. Myndigheten får uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar.

6 § Regeringen får föreskriva att undersökning av fartyg och utrustning som företas av en utländsk myndighet eller av en klassificeringsanstalt skall godkännas som tillsynsförrättning verkställd av svensk myndighet samt att ett certifikat som utfärdats efter en sådan undersökning har samma giltighet som ett certifikat utfärdat av svensk myndighet.

7 § Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning skall lämna tillträde till fartyget för att göra nödvändiga undersökningar och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord.

Polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för tillsyn enligt denna lag.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

9 § Fartygets redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår sådan tillsyn som avses i 1 §.

### 7 kap. Särskilda åtgärder mot vattenförorening

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva sådana begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium som behövs för att förebygga vattenföroreningar.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar sådana föreskrifter om läktring av skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium som behövs för att förebygga vattenföroreningar. Föreskrifterna får avse förbud mot läktring inom vissa områden.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om skyldighet

1. att rapportera vattenföroreningar och händelser som innebär risk för sådana föroreningar,
2. att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa vattenföroreningar.

4 § Företer ett fartyg väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift i de hänseenden som avses i 4 kap. 1 § eller överträds föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § detta kapitel, får sjöfartsverket och annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa.

2. förbud att använda viss utrustning.
3. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
4. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats.
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift.

Beslutas inte åtgärd som nu har sagts får myndigheten, när det gäller brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift, i stället meddela föreläggande att bristerna skall avhjälpas.

5 § Sker utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne från ett fartyg i strid mot gällande bestämmelser eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium eller svenska intressen i övrigt kan skadas härigenom i avsevärd mån, får sjöfartsverket och annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden, som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa vattenförorening, såsom

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

6 § Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss, får sjöfartsverket och annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,
2. i fråga om ett svenskt fartyg förbud mot fartygets vidare resa.

7 § Beslut enligt 4 eller 5 § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt samma paragrafer skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

8 § I beslut enligt 4 eller 5 § får vite sättas ut. Föreläggande eller förbud vari vite har satts ut får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

9 § Underlåter någon att inom den förelagda tiden vidta åtgärd som åligger honom enligt beslut som har meddelats med stöd av 4 eller 5 § eller kan han inte underrättas om beslutet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats med stöd av 4 eller 5 §, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

10 § Den myndighet som med stöd av 4, 5 eller 6 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveri-

ges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Polismyndigheten skall, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandlingar till denna myndighet.

**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om sådan märkning av olja ombord på fartyg som behövs för att det skall kunna fastställas varifrån förorenande olja har kommit.

För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet eller den myndighet som har befogenhet att meddela beslut enligt 5 § ta oljeprover ombord på ett fartyg och för sådant ändamål avbryta fartygets resa, om det inte leder till någon väsentlig olägenhet.

#### **8 kap. Besvär m. m.**

**1 §** Har beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket skall det genast underställas verket. Beslut som skall underställas får inte överklagas.

**2 §** Beslut som har meddelats av sjöfartsverket i fråga som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § överklagas hos kammarrätten genom besvär.

Beslut i andra frågor som avses i denna lag överklagas genom besvär

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och ej heller kommunal myndighet, eller

2. hos regeringen, om beslutet har meddelats av sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

**3 §** Beslut i frågor som avses i denna lag gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som skall underställas sjöfartsverket kan detta förordna att beslutet inte skall gälla tills vidare.

#### **9 kap. Ansvar m. m.**

**1 §** Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §, om inte gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

**2 §** Till böter eller fängelse i högst två år döms befälhavaren, om han har brutit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte skall ske i strid mot denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Om befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadliga ämnen till visst befäl eller om visst befäl har sådant ansvar till följd av tjänstens beskaffenhet, gäller vad nu har sagts i stället det befälet.

**3 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §.
2. ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, eller
3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

#### 4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 7 §, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken, miljöskyddslagen (1969: 387) eller lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,
2. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,
3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 3 §, 5 kap. 1 § eller 7 kap. 3 §,
4. den som uppsåtligen bryter mot 5 kap. 2 § första stycket,
5. fartygets redare eller ägare, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 9 §.

#### 5 § Till böter döms

1. den som uppsåtligen bryter mot förbud som gäller enligt 3 kap. 4 § första stycket eller 5 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § andra stycket,
2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 6 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av denna paragraf,
3. den som uppsåtligen lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att erhålla ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,
4. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

6 § 1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §.

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §, eller

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

7 § Bryter någon mot ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 §, som har förenats med vite, skall han inte dömas till ansvar.

8 § Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om utdömande av vite eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 9 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller enligt 336–338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1).

**10 kap. Övrigt**

1 § Denna lag är tillämplig på statsfartyg, som inte används i affärsdrift, endast i den mån regeringen föreskriver det.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från 2 kap. 2 § första stycket samt 3 kap. 1 § första stycket, 4 § första stycket och 5 § denna lag. Vid meddelande av undantag får särskilda villkor föreskrivas.

3 § Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Detsamma gäller i fråga om undantag som avses i 2 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer, såvitt avser bestämmelserna om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja.

I övrigt träder lagen i kraft den 1 januari 1981, då lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1976: 6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet skall upphöra att gälla.

Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

**2 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten**

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller lagen (1976: 6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet eller på avfall som härör från fartygs drift.

*Föreslagen lydelse*2 §<sup>1</sup>

Denna lag tillämpas inte på sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som avses i lagen (1980: 000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1976: 8 (jfr 1976: 572).

### 3 Förslag till

#### Lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596)

Härigenom föreskrivs att 15 § renhållningslagen (1979: 596) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 15 §

Kommunen får föreskriva att avgift skall erläggas för sådan bortforsling och sådant slutligt omhändertagande av avfall som sker genom kommunens försorg enligt denna lag. Avgiften skall enligt kommunens bestämmande erläggas till kommunen eller till den som utför renhållningen.

*I fråga om avgift för hantering av avfall från fartyg finns särskilda bestämmelser i lagen (1980:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

### 4 Förslag till

#### Lag om ändring i brandlagen (1974: 80)

Härigenom föreskrivs att 11 § brandlagen (1974: 80) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 11 §

Den som utövar befälet vid räddningstjänst får, om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön icke lämpligen kan avvärijas på annat sätt, företaga sådant ingrepp i annans rätt som måste anses försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan och omständigheterna i övrigt. Han får sålunda bland annat bereda medverkande personal tillträde till fastighet, avspärra olycksplats, nyttja brunn, vattenledning, telefon, redskap, arbetsmaskiner, hästar, fordon och fartyg, fälla träd, anlägga moteld, bortforsla grus, sand eller jord samt riva eller undanskaffa byggnad, upplag eller annan egendom.

Denna paragraf är tillämplig också vid räddningstjänst som avses i 1 § tredje stycket första punkten.

Förbud eller föreläggande som avses i 11 § lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får ej meddelas med stöd av denna paragraf.

Förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § lagen (1980:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får ej meddelas med stöd av denna paragraf.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1980-02-28

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Lagrådsremiss om åtgärder mot vattenförorening från fartyg**

---

## 1 Inledning

### 1.1 Allmänt

Under de senaste decennierna har insikten om de risker som är förenade med föroreningar av den marina miljön ökat alltmer. Risken för omedelbara skador på stränder och på den marina faunan och floran genom främst oljeutsläpp vållar allt större oro. Men också risken för mera långsiktiga skadliga effekter uppmärksammas i allt högre grad. Inte minst utsläpp av olja eller oljeblandningar från fartyg har under åren gett många påtagliga exempel på riskerna med och följderna av havsföroreningar.

Mot denna bakgrund har det i vårt land vidtagits en lång rad åtgärder för att möta faran för förorening av vår egen havsmiljö och den marina miljön överhuvud. När det gäller utsläpp av skadliga ämnen från land, vilka utsläpp anses svara för den största delen av havsföroreningarna, har industrier och kommuner ålagts långtgående åtgärder till skydd för den marina miljön. Även utsläpp av skadliga ämnen, främst olja, från fartyg är sedan länge föremål för detaljerade regleringar som har till syfte att förebygga eller så långt som möjligt begränsa skadeverkningar. I detta sammanhang kan också nämnas att kvittblivning till sjöss av avfall från landbaserad verksamhet, s. k. dumpning, i princip är förbjuden enligt svensk lagstiftning. Förutom det förebyggande skyddet mot föroreningar av den marina miljön har beredskapen i vårt land för bekämpning av sådana föroreningar successivt byggts ut.

Den följande framställningen kommer att inriktas på det förebyggande skyddet mot vattenföroreningar från fartyg, dvs. föroreningar som står i samband med fartygens drift eller som är förorsakade av olyckshändelser.

Innan jag redovisar mina överväganden finner jag det nödvändigt att ge en kortfattad samlad beskrivning av det internationella arbete som har utförts för att komma till rätta med de miljöproblem som det här är fråga om.

## 1.2 Internationellt samarbete för att förebygga vattenföroreningar från fartyg

Det ligger i sakens natur att miljöskyddsregler för en så internationellt inriktad näring som sjöfarten måste vara förankrade i internationellt samarbete. Utan en sådan förankring kan reglerna knappast beräknas få eftersträvad effekt. Internationellt arbete för att förebygga havsföroreningar från fartyg har pågått i många år, under aktiv medverkan från Sveriges sida.

### 1.2.1 Oljeskyddskonventionen

Den första internationella överenskommelsen på området var 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (oljeskyddskonventionen), som trädde i kraft år 1958 och som sedermera har ändrats i skärpande riktning ett flertal gånger (1962, 1969 och 1971). Sedan januari 1978 gäller konventionen i den lydelse den fick genom ändringar som antogs åren 1962 och 1969. Konventionens regler avser utsläpp av beständiga oljor, dvs. råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja samt blandningar som innehåller sådan olja. Reglerna innebär totalförbud för utsläpp från oljetankfartygs lasttankar av annat än rent barlastvatten, om avståndet till närmaste land är mindre än 50 nautiska mil. Även i övrigt innebär reglerna långtgående begränsningar av möjligheterna till oljeutsläpp från fartyg. I konventionen föreskrivs vidare att en oljedagbok skall föras ombord på fartyg för att underlätta kontrollen i hamn av att utsläppsreglerna har följts.

Genom 1971 års ändringar – som ännu inte har trätt i kraft – har i oljeskyddskonventionen tagits upp bl. a. regler som är avsedda att begränsa oljeutflödet vid sjöolyckor. I detta syfte ges för nya tankfartyg föreskrifter om hur lasttankarna skall vara anordnade och vilken största storlek de får ha. På fartygen skall finnas ett särskilt certifikat som visar att kraven i dessa konstruktionsregler är uppfyllda.

### 1.2.2 MARPOL-konventionen

Det internationella arbetet med det förebyggande skyddet mot havsföroreningar från fartyg intensifierades i början av 1970-talet. Siktet var inställt på en ny internationell överenskommelse med regler om utsläpp av alla slags skadliga ämnen. En sådan överenskommelse antogs år 1973 på en av den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (FN:s fackorgan för tekniska sjöfartsfrågor, IMCO) anordnad internationell havsföroreningskonferens (den internationella konventionen till förhindrande av

havsförening från fartyg, MARPOL-konventionen). De väsentligaste nyheterna i denna konvention kan sammanfattas på följande sätt:

– MARPOL-konventionen reglerar utsläpp av alla slags oljor och inte bara, som oljeskyddskonventionen, beständiga oljor. Dessutom reglerar konventionen utsläpp av skadliga flytande ämnen (kemikalier) som transporteras i bulk, utsläpp av skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller fraktcontainrar o. d., utsläpp av toalettavfall och utsläpp av fast avfall.

– MARPOL-konventionen innehåller särskilt stränga utsläppsregler för ekologiskt känsliga vattenområden, såsom Östersjöområdet. I sådana områden, som kallas specialområden, gäller i fråga om olja i princip totalförbud mot utsläpp.

– MARPOL-konventionens utsläppsregler har i förhållande till oljeskyddskonventionen skärpts också beträffande vattenområden som inte är specialområden.

– MARPOL-konventionen ger detaljerade föreskrifter om utrustning ombord på fartygen, dvs. separatorer, oljefilter och oljehaltmätare, som skall säkerställa att de oljeutsläpp som får ske håller sig inom tillåtna gränser.

– MARPOL-konventionen uppställer krav på oljetankfartygs konstruktion utöver dem som följer av 1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen. Sålunda ges föreskrifter, förutom om tankarrangemang och tankstorleksbegränsning, om rumsindelning och stabilitet. Sistnämnda föreskrifter, som är tillämpliga på nya fartyg, är avsedda att säkerställa fartygens flytbarhet i skadat skick.

– MARPOL-konventionen föreskriver vidare att nya oljetankfartyg som är på minst 70 000 ton dödvikt skall vara försedda med segregerade barlasttankar för att förebygga att barlastvatten annat än undantagsvis tas in i lasttankar och där blandas med oljerester ("segregated ballast tanks", SBT).

– MARPOL-konventionen innehåller preciserade krav på anordningar för mottagning och behandling i land av sådana oljerester från fartyg som inte får släppas ut i havet. Dessa krav är betingade av konventionens skärpta regler om oljeutsläpp.

– MARPOL-konventionen innehåller i bilaga II regler om flytande kemikalier som transporteras i bulk. Reglerna bygger på en riskgradering i fyra olika kategorier, betecknade A–D, med A som den farligaste kategorien. Detaljerade föreskrifter ges om utsläpp i havet av flytande kemikalier. Dessa föreskrifter ökar i stränghet med ämnets farlighetsgrad och havsområdets karaktär. Sålunda är utsläpp i havet av ämnen av kategori A eller B i specialområden, som exempelvis Östersjöområdet, i princip förbjudna. Därför föreskrivs också som huvudregel att barlastvatten, tankspolvätska och andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall lämnas till en mottagningsanordning i land. I bilaga II regleras också

ingående hur kontrollen av utsläppsreglernas efterlevnad skall ske.

– I MARPOL-konventionen ges regler om beivrande av överträdelse av konventionsbestämmelser, om certifikat och om besiktning. Sålunda föreskrivs att överträdelse skall förbjudas och påföljder föreskrivas inte bara av flaggstater i fråga om fartyg som för deras flagg, utan även av kuststater i fråga om överträdelse som begås av främmande fartyg inom kuststaternas jurisdiktion. Vidare ges föreskrifter om särskilda certifikat som skall utfärdas av flaggstaten efter besiktning av fartygen i fråga om konstruktion och utrustning, nämligen det internationella oljeskyddscertifikatet, det internationella föroreningskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk och det internationella föroreningskyddscertifikatet för toalettavfall.

– I MARPOL-konventionen har tagits upp regler om rapportering av händelser som medför eller kan befaras medföra utsläpp i havet av skadliga ämnen, s. k. föroreningsincidenter. Rapporten skall lämnas till den organisation i en fördragsslutande stat som har inrättats för ändamålet. Organisationen skall vidarebefordra rapporten bl. a. till stater som kan komma att beröras av incidenten.

– Reglerna om ändring av de talrika tekniska föreskrifterna i MARPOL-konventionen har utformats så, att det kan beräknas bli möjligt att på ett snabbare och effektivare sätt än i fråga om oljeskyddskonventionens tekniska föreskrifter genomföra ändringar och därmed en nödvändig anpassning till den tekniska utvecklingen.

MARPOL-konventionen är uppbyggd så, att de allmänna bestämmelserna finns i artiklarna och de tekniska föreskrifterna i fem bilagor. I bilaga I finns sålunda regler till förhindrande av förorening genom olja, i bilaga II regler till förhindrande av förorening genom skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk, i bilaga III regler till förhindrande av förorening genom skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar, i bilaga IV regler till förhindrande av förorening genom toalettavfall och i bilaga V regler till förhindrande av förorening genom fast avfall.

MARPOL-konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas sammanlagda andel i världshandelsflottans bruttonnage uppgår till minst 50%, har tillträtt konventionen. En stat som tillträder konventionen kan förklara att den inte godtar en eller flera av bilagorna III, IV och V till konventionen, vilka bilagor alltså är valfria. Övriga bilagor till konventionen – I och II – har däremot bedömts som så väsentliga att någon möjlighet att utesluta dem vid tillträde till konventionen inte har öppnats. Bestämmelserna om flytande kemikalier som transporteras i bulk (bilaga II) blir alltså bindande för stater som har tillträtt konventionen vid den tidpunkt då konventionen träder i kraft. Detta förhållande – i förening med de tekniska och praktiska svårigheter som kan vara förknippade med en tillämpning av nämnda regler – har

allmänt ansetts utgöra den väsentliga orsaken till att endast ett fåtal stater hittills har tillträtt konventionen. Såsom skall beröras i det följande vidtogs i samband med en revision av MARPOL-konventionen år 1978 på svenskt initiativ vissa åtgärder för att undanröja detta hinder för tillträde till konventionen och dennas ikraftträdande.

Sverige har undertecknat MARPOL-konventionen med förbehåll för ratificering. Frågan om konventionens godkännande har behandlats av riksdagen på grundval av prop. 1975/76: 5. I propositionen föreslog den dåvarande regeringen, på grundval av ett positivt remissutfall, att riksdagen skulle godkänna konventionen. Från förslaget undantogs dock bilaga II till konventionen om flytande kemikalier som transporteras i bulk. Anledningen härtill var att vissa problem med mottagande, omhändertagande och oskadliggörande av kemikalierester från fartyg var olösta. Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget i propositionen (JoU 1975/76: 16, rskr 1975/76: 58). Detta innebar att MARPOL-konventionen inte kunde ratificeras då, eftersom reglerna i bilaga II till konventionen är av tvingande natur och inte får undantas från ratificering.

MARPOL-konventionen utgör ett stort steg framåt i det internationella arbetet för att förebygga havsföroreningar från fartyg även om konventionens ikraftträdande dröjer. Konventionen har, trots att den ännu inte är bindande, fått avsevärd betydelse därigenom att dess bestämmelser om fartygs konstruktion redan tillämpas allmänt vid nybyggen. Förutsättningarna för att konventionen också i övrigt skall kunna omsättas i praktiskt handlande har numera, som jag har antytt i det föregående och skall utveckla närmare i de följande, ökat avsevärt.

Jag återkommer till de ändringar i och tillägg till MARPOL-konventionen som har tagits upp i det s. k. MARPOL-protokollet.

### *1.2.3 Helsingforskonventionen*

Från Östersjöområdet synpunkt är MARPOL-konventionen givetvis av största betydelse på grund av bestämmelserna om Östersjöområdet som specialområde och det särskilda skydd mot havsföroreningar som dessa bestämmelser kommer att ge när de träder i kraft. Av stor betydelse är också den regionala konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Helsingforskonventionen) som antogs år 1974 i Helsingfors av Östersjöstaterna, dvs. Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Polen, Sovjetunionen, Sverige och Tyska demokratiska republiken.

Helsingforskonventionen är den första internationella överenskommelse som omfattar alla former av och källor till havsförorening. Såvitt avser havsförorening från fartyg ges i konventionens bilaga IV regler vilka nära ansluter sig till MARPOL-konventionens regler om förbud mot och begränsning av utsläpp i specialområden. I bilaga VI behandlas samarbetet mellan Östersjöstaterna vid bekämpning av havsföroreningar.

Sverige har ratificerat Helsingforskonventionen. Konventionen väntas

träda i kraft våren 1980, sedan den f. n. återstående sjunde ratificeringen har verkställts. Även om konventionens utsläppsregler om flytande kemikalier som transporteras i bulk i sak överensstämmer med motsvarande regler i MARPOL-konventionen, företer Helsingforskonventionen den olikheten mot MARPOL-konventionen att dess regler om flytande kemikalier i bulk inte träder i kraft samtidigt som konventionen i övrigt utan först vid en tidpunkt som skall fastställas av Östersjöstaterna inom ett år efter konventionens ikraftträdande.

#### *1.2.4 Ingreppskonventionen och ingreppsprotokollet*

Vid en konferens i Bryssel år 1969 antogs bl. a. en internationell konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja, ingreppskonventionen. Den syftar till att precisera kuststaternas befogenhet att på det fria havet ingripa mot utländska fartyg för att förebygga förorening genom olja, varmed avses beständig olja, på grund av sjöolycka eller för att begränsa skadeverkningarna av sådan förorening.

Sverige har tillträtt ingreppskonventionen. Den trädde i kraft år 1975.

Till komplettering av ingreppskonventionen antogs på 1973 års havsföroreningskonferens ett protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja, ingreppsprotokollet. Genom protokollet utvidgas ingreppskonventionen så att det blir möjligt att ingripa också när allvarlig och överhängande fara föreligger för förorening genom annat skadligt ämne än sådan olja som avses i ingreppskonventionen.

Sverige har ratificerat ingreppsprotokollet. Detta har ännu inte trätt i kraft.

#### *1.2.5 MARPOL-protokollet*

I februari 1978 anordnade IMCO en diplomatkonferens i London med uppgift att fastställa internationella regler som ger ökad säkerhet främst för oljetankfartyg och förbättrat skydd av den marina miljön mot föroreningar från fartyg (TSPP-konferensen). Konferensen hade sammankallats på initiativ av Förenta staterna med anledning av ett antal svåra tankfartygsolyckor utanför Förenta staternas kuster. Konferensen resulterade bl. a. i 1978 års protokoll till MARPOL-konventionen, MARPOL-protokollet. Protokollet innehåller vissa ändringar i och tillägg till MARPOL-konventionen men är ett fristående instrument i den bemärkelsen att det genom hänvisningar omfattar alla de bestämmelser i MARPOL-konventionen som inte har ändrats. Protokollet utgör alltså en reviderad version av MARPOL-konventionen och är avsett att ersätta konventionen i dess ursprungliga lydelse.

MARPOL-protokollets bestämmelser innebär en rad betydande skärpningar av forskrifterna om oljetankfartygs konstruktion, utrustning och hantering samt i fråga om besiktning och certifiering av sådana fartyg.

Vidare har i MARPOL-protokollet – på svenskt initiativ – tagits upp en bestämmelse som innebär att tillämpningen av MARPOL-konventionens regler om flytande kemikalier som transporteras i bulk (bilaga II till konventionen) skjuts upp i tre år räknat från MARPOL-protokollets ikraftträdande. Man räknar med att det genom detta uppskov, som kan förlängas genom beslut av IMCO:s havsmiljökommitté (MEPC), blir lättare för staterna att tillträda MARPOL-protokollet än MARPOL-konventionen.

De huvudsakliga nyheterna i MARPOL-protokollet, utöver uppskovet med tillämpningen av reglerna om flytande kemikalier som transporteras i bulk, är följande:

- Kravet att nya oljetankfartyg skall vara försedda med segregerade barlasttankar (SBT), som enligt MARPOL-konventionen gäller fartyg på minst 70 000 ton dödvikt, har utsträckts att avse nya råoljetankfartyg från 20 000 ton dödvikt och uppåt och nya produkttankfartyg från 30 000 ton dödvikt och uppåt.

- Nya råoljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt skall vidare vara försedda med ett system för tankrengöring med råolja i stället för vatten ("crude oil washing", COW). Detta krav är nytt.

- På nya oljetankfartyg skall de segregerade barlasttankarna vara placerade på ett sådant sätt att de ger skydd mot oljeutflöde vid grundstötning eller kollision ("protective location of segregated ballast tanks", PL). Detta krav är nytt. Det har ersatt ett ursprungligen av Förenta staterna framlagt förslag om dubbel botten i nya oljetankfartyg.

- Existerande oljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt skall vara försedda med antingen SBT eller, om det är fråga om råoljetankfartyg, COW. Alternativt får existerande oljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt tillämpa ett – av Sverige utarbetat – system med särskilt avdelade rena barlasttankar ("clean ballast tanks", CBT), såvitt avser råoljetankfartyg dock bara under en övergångsperiod av två eller fyra år, beroende på fartygets storlek. Nu nämnda krav är nya. De skall tillämpas fr. o. m. MARPOL-protokollets ikraftträdande.

- Alla oljetankfartyg som har COW-anläggning skall vara försedda med ett inertgassystem med vars hjälp lasttankar fylls med gaser för att förebygga explosioner ("inert gas system", IGS).

I fråga om besiktning och certifiering av fartyg innebär MARPOL-protokollet skärpningar av tidigare konventionsbestämmelser på ett flertal punkter. Giltighetstiden för oljeskyddscertifikatet begränsas till fem år. Inspektioner på stickprovsbasis skall bli obligatoriska i de fall då årliga besiktningar inte förekommer. Besiktningarnas omfattning utökas på en rad punkter. Vidare införs nya regler om klassificeringssällskapens befogenheter när de agerar för sjöfartsmyndigheters räkning och om de åtgärder som skall vidtas av kontrollorganen när bristfälligheter konstateras på fartyg.

Vid konferensen i februari 1978 antogs också en rad resolutioner. I

konferensresolution 1 anges som riktpunkt (target date) för MARPOL-protokollets ikraftträdande den 1 juni 1981. I resolutionen uppmanas staterna att, oberoende av protokollets ikraftträdande, tillämpa protokollets bestämmelser i fråga om nya fartyg från de tidpunkter som har angetts i protokollet för sådana fartyg. När det gäller existerande fartyg uppmanas staterna i resolutionen att, även om MARPOL-protokollet inte skulle ha trätt i kraft den 1 juni 1981, i största möjliga utsträckning börja tillämpa reglerna om SBT/CBT/COW resp. SBT/CBT den 1 juni 1981 eller snarast möjligt därefter.

MARPOL-protokollet var öppet för undertecknande under tiden den 1 juni 1978—den 31 maj 1979 och står därefter öppet för anslutning. En stat kan bli fördragsslutande part genom undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller genom undertecknande med sådant förbehåll och efterföljande ratificering, godtagande eller godkännande eller genom anslutning. MARPOL-protokollet träder — liksom MARPOL-konventionen — i kraft tolv månader efter den dag då det tillträtts av minst 15 stater med en sammanlagd andel i världshandelsflottans bruttotonnage av minst 50 %.

En stat som tillträder MARPOL-protokollet behöver inte ha tillträtt MARPOL-konventionen. Genom tillträde till MARPOL-protokollet uppnås omedelbart tillträde till MARPOL-konventionen i dess genom protokollet ändrade lydelse. En stat som tillträder MARPOL-protokollet blir sålunda bunden av MARPOL-konventionens bestämmelser om flytande kemikalier i bulk (bilaga II till konventionen), men på grund av bestämmelserna i MARPOL-protokollet tidigast tre år efter protokollets ikraftträdande.

Sverige har, efter särskild remissbehandling av frågan om svenskt tillträde till bl. a. MARPOL-protokollet, undertecknat protokollet med förbehåll för ratificering. Protokollet har (i februari 1980) tillträtts av en stat och undertecknats av sammanlagt elva stater med förbehåll för ratificering e. d.

### 1.3 Svensk lagstiftning i anslutning till konventionerna

Svensk lagstiftning i fråga om det förebyggande skyddet mot havsföroreningar från fartyg har under åren utvecklats i takt med de internationella överenskommelserna på området. Den har anpassats till nya och ändrade konventionsbestämmelser och i ett flertal fall har därvid internationella bestämmelser satts i kraft för svenskt vidkommande trots att de ännu inte hade trätt i kraft internationellt.

Nu gällande lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg utgörs av två särskilda lagar, nämligen lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1979: 462, 1972 års lag) och lagen (1976: 6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet (ändrad 1979: 463, 1976 års lag) med tillhörande regeringsför-

fattningar. 1972 års lag bygger på oljeskyddskonventionen med de ändringar däri som har beslutats fram t. o. m. år 1971. Lagen innehåller också bestämmelser som föranleds av ingreppskonventionen och ingreppsprotokollet. 1976 års lag bygger på Helsingforskonventionen.

Ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet medför behov av lagstiftningsåtgärder. Detta behov beror främst på att MARPOL-protokollet innehåller bestämmelser som saknar motsvarighet i svensk lagstiftning, exempelvis i fråga om utsläpp i vattenområden utanför Östersjöområdet, i fråga om fartygs konstruktion, utrustning och drift och i fråga om flytande kemikalier som transporteras i bulk.

#### 1.4 Utredningsförslag

Inom kommunikationsdepartementet har en departementspromemoria (Ds K 1979: 8) "Åtgärder mot vattenförorening från fartyg – Förslag till lagstiftning, m. m." upprättats. I promemorian föreslås att regeringen förelägger riksdagen förslag om godkännande av MARPOL-protokollet, så att Sverige genom ratificering kan tillträda protokollet. Vidare innehåller promemorian förslag till den lagstiftning som behövs med anledning av ett svenskt tillträde till protokollet. Promemorian bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga A*.

Yttranden över departementspromemorian har efter remiss avgivits av riksåklagaren (RÅ), hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping, rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, brottsförebyggande rådet (BRÅ), sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium generaltullstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, statens industriverk, statens brandnämnd, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län, utredningen (K 1979:01) om transport av farligt gods, de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd, Plast- och kemikalieleverantörernas förening, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska maskinförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska petroleum institutet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges kemiska industrikontor, Sveriges industriförbund, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening och Vattenvärnet. Vissa av remissinstanserna har överlämnat remissyttranden som de har inhämtat. Sålunda har RÅ överlämnat yttranden av överåklagarna i Stockholm, Göteborg och Malmö och av länsåklagarna i Östergötlands, Kalmar och Gävleborgs län. Kommerskollegium har överlämnat yttranden från Stockholms handelskammare och Skånes handelskammare. Vidare har länsstyrelserna överlämnat yttranden från bl. a. kommuner.

En inom kommunikationsdepartementet upprättad sammanställning av remissyttrandena över förslagen i departementspromemorian bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga B*.

Jag avser nu att ta upp frågan om åtgärder mot vattenförorening från fartyg på grundval av förslagen i departementspromemorian och inkomna remissyttranden.

## 2 Internationella överenskommelser

Beträffande MARPOL-konventionen får jag hänvisa till prop. 1975/76: 5 som innehåller en närmare redogörelse för konventionen samt konventionens text på engelska och i översättning till svenska (avsnitt 4.2 och bilaga 1). En närmare redogörelse för innehållet i MARPOL-protokollet finns, liksom protokollets text på engelska och i översättning till svenska, i bilaga A (avsnitt 4 och bilagorna 1 och 2). I fråga om övriga internationella överenskommelser som är av intresse i detta sammanhang hänvisar jag till den översikt som är intagen i bilaga A (avsnitt 2). Till komplettering av denna översikt kan nämnas att Helsingforskonventionen numera har ratificerats av sex stater och att det sjunde ratifikationsinstrumentet – Förbundsrepubliken Tysklands – väntas bli deponerat i sådan tid att konventionen kan träda i kraft våren 1980. Två Östersjöstater, Polen och Sovjetunionen, har hittills förklarat att man i enlighet med artikel 25 i konventionen avser att skjuta upp tillämpningen av reglerna i bilaga IV till konventionen (dvs. de regler som avser utsläpp av olja och andra skadliga ämnen) ett år från konventionens ikraftträdande.

## 3 Gällande rätt

I fråga om den nuvarande ordningen får jag hänvisa till vad jag har anfört i det föregående (1.3) och till den redogörelse för gällande rätt som lämnas i bilaga A (avsnitt 5). I anslutning till framställningen i bilaga A, avsnitt 5.3 (kommunala renhållningslagen, m. m.) bör följande framhållas.

### 3.1 Renhållningslagen m. m.

Bestämmelser om det s. k. kommunala renhållningsmonopolet finns numera i renhållningslagen (1979:596) och renhållningsförordningen (1979:904), som trädde i kraft den 1 januari 1980, då kommunala renhållningslagen (1970:892), renhållningskungörelsen (1974:1024) och lagen (1965:54) om kommunala renhållningsavgifter upphörde att gälla.

Enligt 6 § första meningen i renhållningslagen får regeringen föreskriva att annat avfall inom kommunen än hushållsavfall skall forslas bort genom kommunens försorg. Skall avfallet forslas bort genom kommunens försorg får inte någon annan än den som kommunen anlitar för ändamålet ta befattning med bortforslingen (7 § andra stycket). Bestämmelserna över-

ensstämmer i sak med 4 § andra stycket första meningen resp. 4 § tredje stycket kommunala renhållningslagen.

Enligt 5 § första stycket renhållningsförordningen skall från fartyg som ligger i hamn genom kommunens försorg tas emot och forslas bort sådant oljeavfall, toalettavfall och fast avfall som det är förbjudet att släppa ut enligt 1976 års lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Detta gäller dock inte sådant oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten som avses i 9 § i 1976 års lag. Vidare föreskrivs det i 5 § andra stycket att en innehavare av en hamn som inte är kommunägd skall ange behovet av renhållningstjänster för kommunen i den ordning som kommunen bestämmer. Paragrafen överensstämmer i sak med 8 a § renhållningskungörelsen.

Vidare finns det i 15–17 §§ renhållningslagen bestämmelser om avgifter för kommunal renhållning. Paragraferna motsvarar i huvudsak 1–4 §§ lagen om kommunala renhållningsavgifter.

Beträffande innehållet i ovan nämnda bestämmelser i kommunala renhållningslagen, renhållningskungörelsen och lagen om kommunala renhållningsavgifter hänvisas till avsnitt 5.3 i bilaga A.

#### **4 Förslagen i departementspromemorian (Ds K 1979: 8)**

Som jag har nämnt i det föregående föreslås i departementspromemorian att regeringen förelägger riksdagen förslag om godkännande av MARPOL-protokollet, så att Sverige genom ratificering kan tillträda protokollet. Vidare innehåller promemorian förslag till den lagstiftning som behövs med anledning av ett svenskt tillträde till protokollet. I samband härmed redovisas i promemorian en allmän översyn av gällande lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Översynen har haft till syfte att samordna författningsregleringen och göra den mera lättillgänglig, men också att tillgodose ändringsbehov som inte har något samband med ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet eller med samordningen av gällande bestämmelser.

I fråga om det närmare innehållet i promemorian får jag hänvisa till bilaga A.

#### **5 Remissyttrandena**

I fråga om remissyttrandena över departementspromemorian får jag hänvisa till den sammanställning som är intagen i bilaga B.

## 6 Allmän motivering

### 6.1 Frågan om svenskt tillträde till MARPOL-protokollet

I departementspromemorian föreslås att regeringen snarast möjligt förelägger riksdagen förslag om godkännande av MARPOL-protokollet, dvs. MARPOL-konventionen i dess vid TSPP-konferensen år 1978 ändrade lydelse. Remissinstanserna har inte framfört någon invändning häremot.

För egen del utgår jag ifrån och biträder det positiva ställningstagande till MARPOL-konventionen som har gjorts i, och med anledning av, prop. 1975/76: 5. Jag kan också ansluta mig till de allmänna bedömningar som görs i promemorian i förevarande del, nämligen att de nyheter i förhållande till MARPOL-konventionen som har tagits upp i MARPOL-protokollet är godtagbara i och för sig och att uppskovet med tillämpningen av reglerna om flytande kemikalier som transporteras i bulk nu gör det möjligt att föreslå ett godkännande av dessa regler. I sistnämnda hänseende beaktar jag att utredningar om möjligheterna att i svenska hamnar omhänderta rester av flytande bulkkemikalier från fartyg har givit vid handen att de tekniska och praktiska frågorna härvidlag kan lösas på ett tillfredsställande sätt inom den vidare tidsram som bestämmelserna i MARPOL-protokollet erbjuder.

Mot bakgrund av det anförda förordar jag att förslag föreläggs riksdagen om godkännande av MARPOL-protokollet i dess helhet, så att Sverige genom ratificering kan tillträda protokollet. Ratificering bör ske utan förbehåll i fråga om de valfria bilagorna III-V (reglerna om förorening genom skadliga ämnen som transporteras i förpackad form, genom toalettavfall och genom fast avfall). Motsvarande regler i Helsingforskonventionen blir bindande för Sverige när den konventionen träder i kraft.

Ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet skulle ligga helt i linje med Sveriges traditionella strävanden att förbättra skyddet av den marina miljön. Genom att så snart som möjligt tillträda MARPOL-protokollet kan Sverige medverka till att protokollet snabbt träder i kraft. Som riktpunkt för protokollets ikraftträdande har vid TSPP-konferensen angetts den 1 juni 1981. Eftersom protokollet träder i kraft ett år efter det att förutsättningarna för ikraftträdande har uppnåtts, är det enligt min mening angeläget att Sverige ratificerar protokollet senast den 1 juni 1980. Jag vill tillägga att ett ikraftträdande av MARPOL-protokollet är av betydelse inte minst med tanke på att då också fartyg från stater, som inte är Östersjöstater, inom Östersjöområdet skall tillämpa utsläppsregler av samma innehåll som de vilka finns i Helsingforskonventionen.

Som anføres i departementspromemorian innebär ett godkännande för Sveriges del av MARPOL-protokollet att frågan om ett svenskt tillträde till MARPOL-konventionen i dess ursprungliga lydelse kan avföras från vidare diskussion.

Jag återkommer i det följande till de lagstiftningsfrågor som föranleds av ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet.

## 6.2 Nya konventionsbestämmelsers tillämpning i Sverige

I princip bör utgångspunkten i fråga om tillämpningen av konventionsbestämmelser, som Sverige har anslutit sig till, vara att de skall tillämpas av Sverige från den tidpunkt som anges i de internationella reglerna. Undantag från denna princip kan givetvis tänkas på det sättet att reglerna sätts i kraft för svenskt vidkommande före den tidpunkt då de träder i kraft och blir bindande för Sverige. Sådana undantag har gjorts på senare år i ett antal fall. I departementspromemorian nämns som exempel *dels* 1969 och 1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen vilka ändringar infördes i svensk lagstiftning genom 1972 års lag, *dels* Helsingforskonventionen vars bestämmelser om förebyggande av förorening från fartyg, med undantag av reglerna om flytande kemikalier i bulk, infördes i svensk lagstiftning genom 1976 års lag.

När det gäller MARPOL-protokollet kan nationell tillämpning av vissa bestämmelser före protokollets ikraftträdande komma i fråga med stöd av en särskild resolution (nr 1) som antogs av TSPP-konferensen. I resolutionen uppmanas staterna bl. a. att, oberoende av om protokollet har trätt i kraft då, tillämpa protokollets bestämmelser om nya oljetankfartyg från de tidpunkter som har angetts i protokollet och att i största möjliga utsträckning tillämpa bestämmelserna om SBT/CBT/COW i fråga om existerande oljetankfartyg från den 1 juni 1981 ("target date") eller snarast möjligt därefter. Rekommendationen riktar sig till staterna i egenskap av både flagg- och hamnstat.

Som framhålls i promemorian måste frågan hur Sverige skall ställa sig till resolutionen, särskilt i fråga om tillämpningen vid "target date" av vissa regler beträffande existerande oljetankfartyg, övervägas från såväl miljöpolitisk som näringspolitisk synpunkt. Till att börja med kan konstateras att det från miljösynpunkt är önskvärt att skärpta internationella regler om oljetankfartygs konstruktion och utrustning så tidigt som möjligt börjar tillämpas nationellt, oavsett att de inte har trätt i kraft internationellt. Å andra sidan måste givetvis de vinster från miljösynpunkt som kan förväntas uppkomma härigenom vägas mot de konsekvenser som ett genomförande av regler som inte har trätt i kraft internationellt får för svensk sjöfart och svenskt näringsliv i övrigt. Ett isolerat svenskt agerande som tar sikte enbart på svenska fartyg kan vålla svensk sjöfart betydande nackdelar från konkurrenssynpunkt utan att medföra någon påtaglig nytta i miljöhänseende, vare sig globalt eller nationellt. Ett isolerat agerande från Sveriges sida både som flaggstat och som hamnstat, dvs. inte bara i fråga om fartyg under svensk flagg utan också i fråga om utländska fartyg som anlöper svenska hamnar, har större miljöeffekt nationellt men måste vägas inte bara mot betydande konkurrensnackdelar för den del av svensk sjöfart

som är sysselsatt i s. k. cross-trade (dvs. trafik enbart mellan utländska hamnar), utan också — och i än högre grad — mot de avsevärda svårigheter för importen till Sverige och därmed försörjningstryggheten som kan befaras uppkomma på grund av begränsade möjligheter till val av tonnage för importen.

Mot denna bakgrund delar jag den uppfattning som har uttryckts i promemorian och i en rad remissyttranden att ett ställningstagande till TSPP-resolution 1 såvitt avser tillämpningen i Sverige av vissa av MARPOL-protokollets bestämmelser redan före protokollets ikraftträdande bör ske med beaktande av bl. a. andra staters planer i detta avseende.

I detta sammanhang kan noteras att det pågår ett intensivt arbete inom IMCO med sikte på att göra det möjligt att MARPOL-protokollet träder i kraft vid den av TSPP-konferensen förutsatta tidpunkten den 1 juni 1981. Ett stort antal stater, däribland Sverige, deltar aktivt i detta arbete, både inom organisationen och genom att nationellt förbereda tillträde till protokollet. Med hänsyn härtill anser jag att det finns anledning anta att protokollets ikraftträdande inte kommer att dröja någon längre tid efter den 1 juni 1981. Det är givetvis omöjligt att för närvarande göra mera bestämda uttalanden på denna punkt. Däremot vet vi att man från Förenta staternas sida har förklarat att TSPP-resolution 1 kommer att tillämpas av Förenta staterna och att även en rad andra betydande sjöfartsnationer, som exempelvis Storbritannien, överväger att göra detta. Vad vi sålunda känner till om den internationella aktiviteten utgör enligt min mening ett gott stöd för uppfattningen att ett svenskt beslut om tillämpning av MARPOL-protokollets bestämmelser i enlighet med TSPP-resolution 1 inte kommer att få de med ett isolerat svenskt agerande förenade negativa konsekvenserna för svenskt näringsliv.

Av vad jag nu har anfört framgår att jag anser att det finns starka skäl för att Sverige följer TSPP-resolution 1 såvitt avser tillämpningen av vissa regler för oljetankfartyg trots att MARPOL-protokollet inte har trätt i kraft. En sådan tillämpning bör avse såväl fartyg under svensk flagg som utländska fartyg som anlöper svenska hamnar. Det förslag till ny lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, som bör föreläggas riksdagen och som jag behandlar närmare i det följande, är utformat så att regeringen har möjlighet att besluta i nämnda hänseende. Jag har för avsikt att ta upp denna fråga i samband med att jag lägger fram förslag till de följdförfattningar som det ankommer på regeringen att utfärda med anledning av den nya lagstiftningen.

### **6.3 Samordning av gällande bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, m. m.**

Bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg finns i två lagar, nämligen i 1972 års lag och 1976 års lag. Vidare finns det bestämmelser härom i en regeringsförfattning i anslutning till resp. lag.

1976 års lag grundar sig på Helsingforskonventionen och gäller inom Östersjöområdet samt Sveriges sjöterritorium utanför detta (dvs. inre svenskt vatten och territorialhavet utanför Bohuskusten). I lagen förbjuds utsläpp från fartyg av olja och olika slag av avfall. Lagen innehåller också bestämmelser om omhändertagande från fartyg av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten samt oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. och annat avfall. Vidare ges i lagen – i vissa fall genom hänvisningar till 1972 års lag – bestämmelser om särskilda åtgärder mot vattenförorening från fartyg och om tillsyn, besvär, ansvar m. m.

1972 års lag grundar sig på oljeskyddskonventionen med de ändringar däri som har beslutats fram t. o. m. år 1971. Lagen innehåller mera allmänt gällande bestämmelser, bl. a. om förbud mot utsläpp av olja m. m. från fartyg på det fria havet utanför Östersjöområdet, fartygs konstruktion och utrustning samt tillsyn.

Bestämmelserna i 1976 års lag och 1972 års lag är tämligen svåröverskådliga – inte minst på grund av att det i den förstnämnda författningen förekommer ett stort antal hänvisningar till den senare. Om de tillägg till och ändringar i gällande bestämmelser som krävs för ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet skulle införas i de båda lagarna skulle bestämmelserna bli än mer svåröverskådliga. För att undvika detta och istället åstadkomma en bättre överskådlighet föreslås i promemorian att bestämmelserna om åtgärder mot vattenförorening från fartyg förs samman i *en* lag och att, i konsekvens härmed, regeringsföreskrifterna i anslutning till den nya lagen meddelas i *en* förordning.

I den föreslagna lagen har således förts in *dels* – med vissa ändringar och tillägg – gällande bestämmelser i 1976 års lag och 1972 års lag, *dels* de ytterligare bestämmelser som föranleds av ett tillträde till MARPOL-protokollet. Därvid har de nu gällande bestämmelser som har förts in i lagförslaget också moderniserats i språkligt hänseende. I syfte att erhålla en bättre överskådlighet har lagen vidare delats in i kapitel.

I likhet med 1976 års lag och 1972 års lag har den föreslagna lagen karaktären av en s. k. ramlag. Den innehåller sålunda på åtskilliga punkter *bemyndiganden* för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter bl. a. om fartygs konstruktion och utrustning. I promemorian framhålls att de föreslagna bemyndigandena får ses mot den bakgrunden att flertalet av de föreskrifter som avses svarar mot sådana regler i MARPOL-protokollet och Helsingforskonventionen som är av teknisk natur och som tämligen snabbt kan komma att ändras. Därtill kommer – framhålls det – att nämnda regler i viss utsträckning på grund av särskilda bestämmelser blir gällande först efter det att protokollet resp. konventionen har trätt i kraft. Bemyndigandena gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att tidsmässigt anpassa de svenska föreskrifterna till ikraftträdandet av motsvarande internationella regler.

Förslaget om samordning av lagstiftningen och den principiella utformningen av bestämmelserna tillstyrks eller lämnas i allt väsentligt utan erinran av nästan samtliga remissinstanser. Flera remissinstanser, bl. a. hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping, BRÅ, statens naturvårdsverk och generaltullstyrelsen, uttalar sin tillfredsställelse över att bestämmelserna samordnas. Sålunda framhåller t. ex. hovrätten över Skåne och Blekinge att förslaget om samordning innebär en välmotiverad förenkling och klar förbättring. Uttalanden av samma eller liknande innebörd görs även av övriga nyss nämnda remissinstanser. Vidare framhåller bl. a. sjöfartsverket att lagens karaktär av s. k. ramlag kommer att underlätta det successiva införandet av svenska bestämmelser på grundval av de olika reglerna i MARPOL-protokollet allteftersom dessa regler träder i kraft. Även hovrätten över Skåne och Blekinge samt kammarrätten i Jönköping är av den uppfattningen att lagen på förslaget sätt bör utformas som en ramlag. Enligt kammarrätten i Jönköping har samma ordning visat sig ändamålsenlig i 1976 och 1972 års lagstiftning.

Några remissinstanser kommenterar särskilt promemorians överväganden om mottagning av kemikalierester från fartyg, dvs. barlastvatten och tankspolvätska som innehåller rester av flytande kemikalier som transporteras i bulk. Statens naturvårdsverk, som tillstyrker förslaget att regeringen får förordna om kemikaliebestämmelsernas ikraftträdande, framhåller att detta bör ske så snart de praktiska förutsättningarna föreligger. Verkets preliminära bedömning är att det skulle ta omkring ett och ett halvt år att göra de installationer och övriga förberedelser som krävs för mottagning av kemikalierester. Verkets bedömning baseras på förutsättningen att mottagningsskyldigheten i princip begränsas till endast lossningshamnar och reparationsvarv.

Sveriges kemiska industrikontor (kemikontoret) och Sveriges industriförbund är kritiska mot att det i promemorian inte redovisas hur det ekonomiska och operativa ansvaret för mottagningen av kemikalierester skall fördelas mellan hamnens ägare, lastens ägare och befraktaren. De båda remissinstanserna anser att det är mindre tillfredsställande att denna fråga hänskjuts till regeringens avgörande framdeles. Enligt deras uppfattning bör åtminstone grundprinciperna i fråga om kostnadstäckningen avgöras nu. Även Svenska kommunförbundet påtalar att promemorian inte ger någon tydlig bild av de krav som kommer att ställas på hamnkommunerna vad gäller omhändertagande av kemikalierester. Ansvaret för huvudmannskapet för mottagningsanordningar bör enligt förbundet klarläggas.

För egen del anser jag att förslaget om samordning av lagstiftningen är välgrundat och att ett genomförande av det skulle innebära väsentliga förbättringar i förhållande till vad som gäller för närvarande. Självfallet är det av olika skäl önskvärt att ha bestämmelser som rör samma område samlade i *en* lag. Vidare är det enligt min mening både ändamålsenligt och i det närmaste ofrånkomligt att den nya lagen – i likhet med 1976 års lag och

1972 års lag – i betydande omfattning utformas som en s. k. ramlag med bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen utser – eller i vissa fall enbart regeringen – att meddela föreskrifter i olika avseenden.

Med anledning av de kritiska synpunkter som har framförts av kemikontoret, industriförbundet och kommunförbundet vill jag närmare beröra frågan om mottagningen i svenska hamnar av de kemikalierester som det är fråga om här.

Inledningsvis vill jag nämna att reglerna i MARPOL-protokollet och Helsingforskonventionen om kemikalier bygger på en riskgradering i fyra olika kategorier, betecknade A–D, med A som den farligaste kategorien. Föreskrifterna om utsläpp av ämnena i havet är detaljerade och ökar i stränghet med hänsyn till ämnets farlighetsgrad och havsområdets karaktär. Sålunda är utsläpp av ämnen av kategorierna A eller B i princip förbjudna inom Östersjöområdet. Därför föreskrivs också som huvudregel att barlastvatten, tankspolvätska och andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall lämnas till mottagningsanordningar i land. Med hänsyn till den utformning som reglerna om utsläpp har fått torde det – som också framgår av vad som har anförts vid remissbehandlingen – endast i undantagsfall bli aktuellt att i land ta emot rester av ämnen som hör till kategori C. Vidare bör nämnas att ämnen av kategori D – den minst farliga kategorien – inte torde innebära några problem i sammanhanget. Av utredningar som har gjorts av K-konsult på uppdrag av statens naturvårdsverk och sjöfartsverket framgår att det år 1978 lossades och lastades ämnen av kategori A eller B i sammanlagt omkring tjugo svenska hamnar. Av de hanterade ämnena tillhörde tre kategori A och tio kategori B. Av K-konsults utredning framgår också att, under förutsättning att mottagning av kemikalieresterna ordnas i lossningshamnar, de sammanlagda investeringskostnaderna rör sig om ca 2 milj. kr. och de årliga driftkostnaderna om samma belopp.

Som jag tidigare har berört (avsnitt 6.1), visar de utredningar som har gjorts att de tekniska och praktiska frågorna rörande kemikalieresternas omhändertagande i land kan lösas på ett tillfredsställande sätt inom den vidare tidsram som bestämmelserna i MARPOL-protokollet erbjuder. Därmed har också den tveksamhet undanröjts som uttalades år 1975 av bl. a. naturvårdsverket i fråga om möjligheterna att omhänderta kemikalieresterna i land och som ledde till att den dåvarande regeringen inte ansåg sig kunna föreslå riksdagen att godkänna den del av MARPOL-konventionen som avser flytande kemikalier som transporteras i bulk. Av vad naturvårdsverket har anfört i sitt remissyttrande i förevarande ärende framgår att det inte behövs mer än ett och ett halvt år för de praktiska förberedelser som krävs för att ordna mottagning av kemikalierester. Detta innebär att Sverige har möjlighet att inom ramen för Helsingforskonventionen medverka till ett beslut om att den konventionens regler om flytande kemika-

lier som transporteras i bulk träder i kraft tidigare än vad som blir fallet enligt MARPOL-protokollet.

Vad som återstår att närmare överväga är var i landet skyldighet skall föreligga att ta emot kemikalierester från fartyg samt vem som skall svara för mottagningen och kostnaderna för mottagningen och den vidare hanteringen. Vad gäller den förstnämnda frågan har jag den uppfattningen att mottagning av kemikalierester bör ske främst på sådana platser där bulkkemikalier lossas. Det faktiska ansvaret för mottagningen och det kostnads- mässiga ansvaret bör i dessa fall läggas på de företag som mottager kemikalieleveranserna i fråga och därmed också får anses ha de bästa förutsättningarna, kunskapsmässigt och tekniskt, att på ett rationellt sätt ta hand om lastrester från fartygen i anslutning till lossningen. Mottagning av kemikalierester kan emellertid behöva ordnas också på andra platser än där bulkkemikalier lossas, t. ex. där fartyg lastas. Sådan mottagning torde inte behöva ordnas annat än i ett begränsat antal fall, varför kostnaderna också i denna del kan antas bli måttliga. Vem som i dessa fall skall ha det faktiska och kostnads- mässiga ansvaret för hanteringen av kemikalieresterna är jag f. n. inte beredd att precisera i vidare mån än att kommunerna inte bör belastas med några kostnader härför.

Förslaget i promemorian till reglering i fråga om mottagning av kemikalierester är utformat så, att regeringen bemyndigas att föreskriva *dels* på vilka platser mottagningsanordningar skall finnas, *dels* vem som skall svara för anordningarna, *dels* om avgift för mottagningen. Det kan nämnas att regeringen i 1976 års lag fick ett motsvarande bemyndigande i fråga om mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten i vissa fall. Med den föreslagna ordningen blir det i fråga om mottagning av kemikalierester från fartyg möjligt för regeringen att meddela de föreskrifter som behövs sedan vissa kompletterande utredningar har verkställts inom regeringskansliet. Jag tillstyrker att förslaget genomförs. Huvudprinciperna för hur bemyndigandena är avsedda att utnyttjas har jag angivit i det föregående. Jag vill tillägga att jag, om det vid ärendets fortsatta beredning skulle visa sig att väsentliga avsteg måste göras från dessa principer, avser att föreslå regeringen att underställa riksdagen frågan.

Också när det gäller ikraftträdandet av reglerna om mottagning av kemikalierester från fartyg förordar jag promemorians förslag, nämligen att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter. Vilken tidpunkt som sålunda kommer att föreskrivas är beroende av när de internationella reglerna om flytande kemikalier som transporteras i bulk träder i kraft, dvs. reglerna härom i Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet.

Avslutningsvis förordar jag att lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg samordnas i en lag och ges karaktären av en s. k. ramlagstiftning på det sätt som har föreslagits i promemorian.

#### 6.4 Avgifter för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum, m. m.

Bland de under senare år alltmer uppmärksammade utsläppen av olja och andra skadliga ämnen från fartyg utgör inte minst de utsläpp av olja som sker i samband med rengöring av fartygs lasttankar, maskinrum m. m. en sådan belastning på den marina miljön som i längden kan visa sig mycket allvarlig. Att olja som driver in mot kusterna kan göra stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv är också väl känt. Utsläppen kan förorsaka samhället stora saneringskostnader.

För att skydda den marina miljön har, som framgått av vad jag har anfört i det föregående, vidtagits en rad olika åtgärder. En av åtgärderna var att det i 1976 års lagstiftning infördes bestämmelser om skyldighet att i land omhänderta olika slags avfall från fartyg. Enligt bestämmelserna skall anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten finnas på platser där olja lastas och där oljetankfartyg repareras. Anordningar för mottagande av sådant oljeförorenat vatten skall vidare finnas bl. a. på platser där oljetankfartyg lastas med annat än olja. Ansvarig för att behövlig anordning finns är den som lastar ut olja, den som driver reparationsverksamheten resp. den som är avlastare. När det gäller annat avfall från fartygs drift vilket uppkommer i avsevärt mindre mängder, nämligen oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall, lades skyldigheten för omhändertagandet från fartyg i hamn på kommunerna. Det system med anordningar för mottagning och i förekommande fall behandling av de olika slagen av avfall som har byggts upp får anses täcka de behov som fartygen har f. n.

I syfte att minska den uppenbara risken att utsläpp görs av kostnadsskäl infördes i 1976 års lagstiftning också en bestämmelse som innebär att någon avgift för omhändertagande från fartyg av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten inte får tas ut. Undantag från förbudet görs endast i två mycket speciella fall. Vad gäller omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall infördes däremot inte något motsvarande formellt förbud. Avsikten var dock att någon särskild avgift inte heller i dessa fall skulle tas ut av de enskilda fartygen för omhändertagande av avfallet. I stället förutsattes att ersättning för den renhållning som erbjuds sjöfarten via hamnarna skulle tas ut genom hamnavgifter eller motsvarande avgifter som erläggs för utnyttjande av hamnen (prop. 1975/76: 5 s. 89 och 92, JoU 1975/76: 16, rskr 1975/76: 58).

I avsnitt 7.4.1 i departementspromemorian föreslås att det i den nya lagen förs in en bestämmelse om förbud att ta ut en särskild avgift också för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall. Förbudet avses gälla även i fråga om omhändertagande av rester av skadliga ämnen som transporteras på annat sätt än som bulklast. Förslaget har tillkommit mot bakgrund av att sjöfartsverket i en

skrivelse till regeringen hade hemställt att ett förbud skulle införas. Verket hade därvid anfört att vissa hamnar börjat debitera de enskilda fartygen för de kostnader som uppkommer vid omhändertagande av avfallet och att det förelåg stor risk för att även andra hamnar börjar göra detsamma. Enligt verket kunde man befara att avfallet i allt större utsträckning kommer att pumpas eller lämpas i sjön i stället för att avlämnas till mottagningsanordningarna. I promemorian berörs även vad Svenska hamnförbundet har anfört i en skrivelse till regeringen till bemötande av sjöfartsverkets förslag. I skrivelsen avstyrkte hamnförbundet förslaget, eftersom det i vissa fall kunde förekomma kostnadmässiga olägenheter när det gäller omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. Samtidigt uttalade hamnförbundet att den i prop. 1975/76: 5 angivna ordningen fungerat på ett fullt tillfredsställande sätt när det gäller omhändertagande av toalettavfall och fast avfall.

I promemorian framhålls att sjöfartsverket får anses ha framfört starka skäl för ett uttryckligt förbud att ta ut någon särskild avgift för omhändertagande av det aktuella avfallet. Därvid betonas särskilt att det under rådande förhållanden finns en uppenbar risk för att fler hamnar börjar att ta ut en sådan avgift och att utvecklingen kan leda till att mottagningsanordningarna utnyttjas i allt mindre utsträckning med följd att de olagliga utsläppen ökar. Samtidigt understryks att hamnförbundets invändningar har belysts utifrån förhållandena i endast två hamnar, nämligen Haraholmen (Piteå) och Göteborg, under en begränsad tidsperiod. Det avfall som det här rörde sig om var oljeavfall från fartygs maskinrum. Enligt promemorian kan man knappast dra några slutsatser av det presenterade underlaget ens när det gäller de nämnda hamnarna.

Vad gäller finansieringsfrågan konstateras i promemorian att det under vissa ogynnsamma förhållanden kan uppstå kostnadmässiga olägenheter för enstaka hamnar i förevarande sammanhang, nämligen när det gäller omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. En anledning härtill anses vara att mottagningen av avfallet i hamnarna ännu inte har hunnit ordnas på ett rationellt sätt. Hamnförbundet har i detta sammanhang föreslagit en särskild fond som finansieras via den statliga fyravgiften. Det material som har lagts fram utgör emellertid enligt bedömningarna i promemorian inte tillräckligt underlag för ett ställningstagande i den riktning förbundet har föreslagit.

Förslaget i promemorian om ett utvidgat avgiftsförbud tillstyrks eller lämnas i huvudsak utan erinran av flertalet remissinstanser. Behovet av en bestämmelse om förbud att ta ut en särskild avgift för omhändertagande av det aktuella avfallet understryks kraftigt av generaltullstyrelsen. Även andra remissinstanser, exempelvis sjöfartsverket, är positiva till ett sådant förbud. Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet och statens naturvårdsverk är negativa till förslaget. Naturvårdsverket har dock ingen erinran mot förbudet såvitt gäller omhändertagande av toalettavfall och

fast avfall. Bland länsstyrelserna skiftar bedömningarna i fråga om det föreslagna avgiftsförbudet.

Enligt Svenska hamnförbundet skulle ett genomförande av förslaget i promemorian medföra att hamnarna belastas mycket olika. Möjligheten att allmänt höja hamnavgifterna för att täcka en svårbedömbart merkostnad saknar enligt förbundet praktiskt värde för huvuddelen av hamnarna. Stora kostnadsökningar – inte minst vad gäller ränteposten – och stagnerande trafik tillsammans med ett trångt konkurrensläge låser nämligen det samlade avgiftsuttaget. En ytterligare faktor som man enligt hamnförbundet bör ta hänsyn till är att ännu enbart Sverige synes vara inriktat på att någon avgift inte skall få tas ut av de enskilda fartygen för omhändertagande av ifrågakvarn avfall. Förbundet vidhåller att, om ett förbud att ta ut särskild avgift införs, kostnaderna för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum (sludge) bör täckas av de statliga avgifter som tas ut i form av fyravgifter och farledsvaravgifter. För att undvika ett betungande avräknings- och kontrollförfarande anser förbundet att det dock är befogat att de olika hamnarna bär en viss minimikostnad. Återstående kostnad bör ersättas av sjöfartsverket i efterskott med medel från en anslagspost som avräknas från uppbörderna av de statliga avgifterna.

Även Svenska kommunförbundet anser att en bestämmelse om förbud att ta ut en särskild avgift för omhändertagande av avfallet skulle komma att drabba hamnarna mycket olika. Förbundet framhåller att det – innan något beslut fattas i frågan – närmare bör klarläggas bl. a. hur kommunerna kommer att drabbas av ett sådant förbud.

Enligt naturvårdsverkets mening är erfarenheterna av det nuvarande systemet alltför begränsade för att det skall vara möjligt att bedöma vilken grad av styrande effekt den ena eller andra avgiftsformen kan ha på utnyttjandet av mottagningsanordningarna. Verket är dock införstått med att systemet kan innebära vissa fördelar i fråga om en del avfallstyper, i synnerhet om det får internationell uppslutning. Sannolikt kan det då också ge en sådan stimulerande effekt som görs gällande i promemorian. Verket kan dock inte förorda att det införs ett förbud mot särskild avgift vad gäller omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. och rester av skadliga ämnen som transporteras på annat sätt än i bulk. Skälet härtill är att det bland sådana rester kan finnas svårhanterligt avfall för vilket hanteringskostnaderna kan bli betungande.

När det gäller omhändertagande av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten vid reparationsvarv har Sveriges varvsindustriförening motsatt sig förslaget att omhändertagande – liksom f. n. – skall ske utan att någon särskild avgift tas ut av de enskilda fartygen, om inte varven ges full kompensation för de merkostnader som de får i förhållande till konkurrenter i andra länder.

För egen del vill jag anföra följande.

Till att börja med bör erinras om att det i promemorian föreslås att nu

gällande förbud att ta ut avgift för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten skall bibehållas. Endast en remissinstans, Sveriges varvsindustriförening, har som jag nyss har nämnt, framfört invändningar.

Enligt min uppfattning utgör avgifter för omhändertagande av avfall från fartyg ett ekonomiskt incitament att inte lämna avfallet till mottagningsanordningarna i land, om avgifterna tas ut enbart av de fartyg som lämnar avfall. Med andra ord, sådana avgifter blir ett ekonomiskt incitament för dem som har ansvaret för fartygen att släppa ut avfallet i havet. Av samma miljöskäl som de som har lett till att man har föreskrivit att mottagningsanordningar för avfall från fartyg skall inrättas i land bör därför så långt det är möjligt ses till att ekonomiska fördelar inte kan vinnas genom att i stället för att lämna avfallet till en mottagningsanordning släppa ut det i havet. Jag delar därför uppfattningen att det gällande avgiftsförbudet i fråga om oljehaltigt barlast- och tankspolvatten bör bibehållas.

När det gäller finansieringen av kostnaderna för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten får de som har ansvaret för anordningarna ta ut ersättning för sina kostnader genom att generellt räkna in dem i priset på de varor eller tjänster som de tillhandahåller. Det bör nämnas i detta sammanhang att ett betydande statligt stöd har utgått genom statsbidrag till investeringskostnader för anordningar av nu ifrågasatt slag. Att, som varvsindustriföreningen har ifrågasatt, ge ytterligare ekonomiskt stöd till reparationsvarven ter sig tveksamt.

Vad jag har anfört om avgiftsförbudet när det gäller oljehaltigt barlast- och tankspolvatten måste enligt min mening utgöra bakgrunden till ett ställningstagande i fråga om den i departementspromemorian föreslagna utvidgningen av förbudet till att gälla också särskilda avgifter för mottagning och annan hantering av annat avfall från fartyg, dvs. annat oljeavfall än oljehaltigt barlast- och tankspolvatten, rester av skadliga ämnen som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt samt toalettavfall och fast avfall. Med annat oljeavfall än oljehaltigt barlast- och tankspolvatten avses oljeavfall från fartygs maskinrum o. d.

Den bestämmelse om förbud mot särskild avgift som nu föreslås i promemorian berör – liksom förbudet att ta ut avgift för omhändertagande av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten – finansieringen av kostnaderna för hanteringen av avfallet i fråga. Förslaget är i linje med uttalandena i prop. 1975/76: 5 (s. 89 och 92). Enligt dessa uttalanden, som riksdagen lämnade utan erinran, bör ersättning för kostnaderna för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall inte tas ut av de enskilda fartyg som lämnar avfallet utan i stället tas ut genom hamnavgifter eller motsvarande avgifter. Av de skrivelser från sjöfartsverket och Svenska hamnförbundet som föregick promemoricförslaget fram-

går att hamnarna i stor utsträckning har följt den i propositionen angivna ordningen att inte ta ut någon särskild avgift för omhändertagande av avfallet. Bortsett från färjetrafik är det endast i fråga om oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. som vissa hamnar har ansett sig böra ta ut särskilda avgifter. Varken sjöfartsverket eller hamnförbundet har i sina remissyttranden över promemorian lämnat andra uppgifter.

När det gäller de miljömässiga effekterna av ett förbud mot särskild avgift är man närmast hänvisad till bedömningar av de remissinstanser som måste anses ha särskild sakkunskap på området i fråga. Det är då att märka att såväl sjöfartsverket som generaltullstyrelsen, vilka båda har ett betydande ansvar i detta sammanhang, förbehållslöst ställer sig bakom förslaget i promemorian. Generaltullstyrelsen bedömer att införandet av ett förbud med stor sannolikhet kommer att medverka till att antalet otillåtna utsläpp minskar. Även statens naturvårdsverk är av den uppfattningen att ett förbud i vissa fall kan medföra fördelar från miljöskyddssynpunkt, i synnerhet om det får internationell uppslutning.

I likhet med nämnda remissinstanser och övriga instanser som har tillstyrkt promemorieförslaget bedömer jag ett förbud mot särskild avgift som positivt från miljöskyddssynpunkt därför att det, liksom gällande avgiftsförbud beträffande oljehaltigt barlast- och tankspolvatten, skulle undanröja ett ekonomiskt incitament för fartygen att inte lämna sitt avfall i land. Enligt min mening är det väsentligt att här aktuell möjlighet att förbättra skyddet av den marina miljön tas till vara. Sammantagna ökar de olika åtgärder som i detta hänseende vidtas i betydelse allt eftersom de sätts in på skilda områden.

Samtidigt som jag ansluter mig till uppfattningen att den i promemorian föreslagna ordningen är positiv från miljösynpunkt, är jag medveten om att också de ekonomiska konsekvenserna måste vägas in i bedömningen. Kärnpunkten här synes vara om hamninnehavarna kan anpassa hamnavgifter och motsvarande generella avgifter så, att dessa ger komensation för hanteringen av avfall när någon särskild avgift för omhändertagandet inte får tas ut. I detta sammanhang har några remissinstanser gjort gällande att en sådan anpassning inte kan göras av konkurrensskäl. Vidare har anförts att det särskilt i fråga om oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. är svårt att i förväg bedöma avfallsmängdernas storlek och sammansättning och därmed hanteringskostnaderna. Det har också anförts att ett avgiftsförbud skulle vara unikt för Sverige.

När det gäller hamnarnas konkurrensförmåga vill jag konstatera att denna påverkas av en rad omständigheter. Viktiga faktorer är sålunda hamnens läge, utrustning, hanteringskostnader och produktivitet, infrastrukturen till lands och servicestrukturen hos rederier och speditörer. Ytterligare en viktig faktor – men, som framgår av det nyss sagda, bara en

i en lång rad faktorer – är de avgifter som tas ut för begagnande av hamnen och dess service.

I fråga om hamnverksamhet gäller helt allmänt att den bör vara ekonomiskt självbärande. Detta ger förutsättningar för en rationell och effektiv hamnverksamhet. Kostnaderna för verksamheten bör alltså täckas genom avgifter. Självfallet måste också kostnaderna för omhändertagande av avfall från fartyg täckas genom avgifter. Den metod härför som har anvisats i promemorian är att avgiftsuttaget sker generellt, dvs. från alla fartyg som begagnar hamnen, vare sig de lämnar avfall eller inte. Jag anser för egen del att denna lösning är neutral från konkurrenssynpunkt, om alla hamnar tillämpar principen att verksamheten skall vara ekonomiskt självbärande. Enligt min mening bör hamninnehavarna gemensamt utarbeta sådana riktlinjer för uttagande av hamnavgifter och motsvarande avgifter som tillgodoser behovet av kostnadstäckning i fråga om omhändertagande av avfall från fartyg. Tilläggas bör att ett system med särskilda avgifter som tas ut endast av fartyg som lämnar avfall i själva verket är ett system som kan innebära nackdelar i konkurrenshänseende. Därtill kommer den betydande risken att sådana avgiftsuttag blir incitament för att avfallet inte lämnas i land utan i stället släpps ut i havet.

När det gäller hamnarnas möjligheter att vid bestämmande av hamnavgifter och motsvarande generella avgifter beakta sina kostnader för omhändertagande av avfall från fartyg är det enligt min mening svårt att inse att de bedömningar som behöver göras av hamnarna i detta hänseende är av annan karaktär eller svårare än övriga bedömningar som är nödvändiga i hamnarnas verksamhet.

Jag vill i sammanhanget nämna att, i de fall kostnader för avfallshantering hittills har preciserats av hamnar som skäl för höjning av hamnavgifter, dessa kostnader inte i något fall har motiverat mer än en liten del av avgiftshöjningen och då uppgått till högst tre procentenheter av hamnavgiftsuttaget i den aktuella hamnen. För det svenska hamnsystemet som helhet skulle detta innebära att nu ifrågavarande kostnader kan beräknas uppgå till högst 8 milj. kr. per år, vilket skall jämföras med hamnarnas intäkter genom hamnavgifter, som beräknas uppgå till ca 250 milj. kr. per år, och med hamnarnas samlade avgiftsintäkter, som beräknas uppgå till ca 600 milj. kr. per år.

Med anledning av vad hamnförbundet anfört om att ett förbud mot särskild avgift skulle vara speciellt för Sverige, vill jag framhålla att även andra Östersjöstater, nämligen Danmark, Polen och Tyska demokratiska republiken, avser att införa liknande bestämmelser.

De överväganden som jag har redovisat nu om miljöeffekterna och de ekonomiska konsekvenserna av ett förbud mot särskild avgift för omhändertagande av avfall från fartyg leder till den slutsatsen att det inte finns

anledning att frånga grundtanken i promemoriaförslaget om ett sådant förbud. Jag förordar därför att förslaget genomförs i princip.

Enligt min mening bör det förbud mot särskild avgift som nu förordas – liksom det nu gällande förbudet mot avgift för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten – vara generellt. Möjlighet till undantag i speciella fall kan dock inte undvaras. Jag tänker då främst på fartyg i färjetrafik eller motsvarande pendeltrafik. Det är i dessa fall som det enligt min bedömning är realistiskt att räkna med att ett avgiftsförbud kan komma att medföra en otillbörlig ekonomisk belastning för en hamn, nämligen om avlämnandet av avfall koncentreras till den hamnen. En bestämmelse som möjliggör undantag från förbudet i sådana fall bör tas in i den förordning som kommer att utfärdas i anslutning till lagen.

I ytterligare två fall anser jag att undantag bör göras nu från förbudet mot särskild avgift, nämligen när det gäller oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. samt rester av skadliga ämnen som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt. I allmänhet rör det sig här om begränsade kvantiteter avfall. Men hanteringskostnaderna kan, såsom har påpekats vid remissbehandlingen, i vissa fall likväl tänkas bli betungande på grund av avfallets beskaffenhet. Ett generellt undantag som gäller tills vidare får därför anses motiverat. Undantaget bör tas upp i den förordning som kommer att utfärdas i anslutning till lagen. Skulle det senare genom utredning visa sig att hanteringskostnaderna i själva verket inte blir sådana som har befarats, bör frågan om undantaget kunna omprövas av regeringen.

Beträffande den närmare utformningen av förbudet mot särskild avgift får jag hänvisa till specialmotiveringen till 3 kap. 5 §.

## 6.5 Tillsyn

I avsnitt 7.4.2 i departementspromemorian behandlas frågor om den offentliga tillsynen av att de av miljöskäl motiverade reglerna om fartygs konstruktion, utrustning och drift efterlevs. 1972 års lag innehåller inte några materiella bestämmelser om detta. I stället sägs i 16 § att tillsynen utövas enligt lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978:109, ändrad senast 1979:1107, sjösäkerhetslagen) i fråga om fartyg som skall undergå regelbundna tillsynsförrättningar enligt den lagen. I 1976 års lag finns det inte heller några bestämmelser om tillsyn. Sjösäkerhetslagen har i 7 kap. utförliga bestämmelser om olika tillsynsförrättningar. Dessutom finns det i 1 kap. vissa grundläggande bestämmelser om tillsyn.

Den omständigheten att MARPOL-protokollet innehåller relativt omfattande och preciserade regler om besiktningar och inspektioner aktualiserar enligt promemorian frågan om att föra in sådana bestämmelser i lagstift-

ningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg i stället för att som f. n. hänvisa till reglerna i sjösäkerhetslagen. MARPOL-protokollets regler om fartygs konstruktion, utrustning och drift samt om certifikat, besiktningar och inspektioner gör det enligt promemorian nödvändigt med särskilda bestämmelser om tillsynsförrättningar i lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Det framhålls dock att tillsynen, även om den är föranledd av miljöskäl, bör samordnas med tillsynsreglerna i sjösäkerhetslagen.

I 6 kap. i promemorians lagförslag har följaktligen tagits in bestämmelser om tillsyn. De är inte lika detaljerade som motsvarande bestämmelser i sjösäkerhetslagen. När bestämmelserna har utformats har, framhålls det i promemorian, grundtanken varit att skapa den ram som behövs för den framtida tillsynsverksamheten. Genom föreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen utser kan den reglering som behövs tillskapas successivt.

De remissinstanser som har berört tillsynsfrågorna har allmänt menat att tillsynsverksamheten bör utvidgas och förstärkas och att en god tillsyn behövs för att få kontroll över fartyg som är undermåliga från miljösynpunkt. Överåklagaren i Stockholm ifrågasätter dock om bestämmelser av inspektionskaraktär om fartygs konstruktion och utrustning bör tas in i en lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Från systematisk synpunkt borde dessa bestämmelser finnas i lagstiftningen om säkerheten på fartyg.

För egen del kan jag i allt väsentligt ansluta mig till de överväganden som har gjorts i promemorian. Ett tillträde till MARPOL-protokollet gör det nödvändigt att föra in en rad nya krav på fartygets konstruktion, utrustning och drift i svensk lagstiftning. Protokollet föreskriver vidare att administrationen vid besiktningar skall kontrollera att kraven på konstruktion, utrustning och drift är uppfyllda. Om så är fallet, skall certifikat utfärdas. Genom att utfärda ett certifikat tar vederbörande administration på sig ansvaret för att detta är riktigt och att fartygets konstruktion, utrustning och drift därmed har godkänts. För svenskt vidkommande innebär det att tillsynsverksamheten bör anordnas så att den ger fullgoda garantier för att svenska fartyg uppfyller konventionskraven i fråga om konstruktion, utrustning och drift. Genom inspektionsverksamhet bör vidare utländska fartyg kontrolleras i svenska hamnar, i synnerhet sådana fartyg som kan misstänkas ha undermålig konstruktion eller utrustning.

MARPOL-protokollet ställer alltså krav på nya svenska regler om besiktningar och inspektioner av fartyg. Var dessa regler skall placeras kan man självfallet diskutera. Jag medger att det i och för sig kan synas naturligt att placera reglerna i lagstiftningen om säkerheten på fartyg med hänsyn till att det redan finns ett system med tillsynsförrättningar i sjösä-

kerhetslagen. Flera skäl talar dock mot en sådan lösning. Ett grundläggande sådant är att sjösäkerhetslagen är avsedd att reglera säkerheten på fartyget så vitt avser sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning. Med tanke på lagens tillämpningsområde kan det hävdas att det är främmande att i den föra in speciella regler som syftar till att värna om den marina miljön, i all synnerhet som det skall finnas en särskild lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Ett annat skäl för att den senare lagstiftningen bör ha egna regler för tillsynsverksamheten är att MARPOL-protokollets regler skiljer sig från tillsynssystemet i den internationella överenskommelse som sjösäkerhetslagen bygger på, dvs. den internationella konventionen om tryggnad av säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), och i det protokoll till denna konvention som antogs vid TSPP-konferensen år 1978. Bl. a. har instrumenten olika regler om vilka fartyg som skall bli föremål för regelbunden tillsyn och om tidsintervallen mellan besiktningarna. Med hänsyn till vad jag nu har anfört förordar jag den ordning som finns angiven i promemorian.

Jag går så över till att ge några kommentarer i anslutning till bestämmelserna i lagförslagets 6 kap. Dessa ger, som jag tidigare har framhållit, en ram för den framtida tillsynsverksamheten. Denna ram får successivt fyllas ut med föreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. Regleringen torde inte behöva vara fullt utbyggd förrän MARPOL-protokollet träder i kraft. Också det arbete som pågår inom IMCO f. n. talar för att man inte just nu bör införa alltför detaljerade föreskrifter på detta område. I resolution 10 från TSPP-konferensen år 1978 rekommenderas IMCO – under hänvisning till skiljaktigheterna i fråga om certifikats giltighetstid och frekvensen av besiktningar i SOLAS- och MARPOL-konventionerna och i 1966 års internationella lastlinjekonvention – att snarast vidta åtgärder för att skapa enhetlighet på dessa områden. Sedan våren 1978 har en arbetsgrupp inom IMCO, Intersessional Group on Surveys and Inspections (GSI), arbetat med dessa frågor. GSI har under hösten 1979 presenterat två alternativa modeller för besiktningens verksamhet enligt SOLAS- och MARPOL-konventionerna inkl. 1978 års båda protokoll, lastlinjekonventionen samt de inom IMCO utarbetade kemikaliebulk- och gasbulk koderna. I båda alternativen finns enhetliga scheman för när de olika besiktningarna skall äga rum. Arbetsgruppen räknar med att slutföra detta arbete våren 1980. Förslagen skall därefter behandlas av IMCO:s två huvudkommittéer för sjösäkerhet resp. skyddet av den marina miljön. Det pågående reformarbetet i IMCO tillmäts stor betydelse i internationella sjöfartskretsar och kommer så vitt man kan se att erbjuda betydande fördelar för såväl statliga administrationer som redare och klassificeringsanstalter. För att tillsynsverksamheten enligt de angivna

instrumenten skall kunna harmoniseras krävs ändringar i de olika instrumenten. Sådana ändringar måste också påverka den svenska lagstiftningen, om vi skall kunna åtnjuta fördelarna av ett nytt harmoniserat besiktningssystem. En fördel med en ramlagstiftning av den typ jag har förordat i det föregående är att de ändringar som behövs kan genomföras relativt snabbt.

I detta sammanhang kan jag även nämna att reglerna om tillsynsverksamheten i sjösäkerhetslagen f. n. ses över av fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04). Det finns skäl anta att reglerna i sjösäkerhetslagen kan behöva ändras radikalt, bl. a. för att möjliggöra en smidig anpassning till en framtida ny internationell reglering.

I sitt yttrande över promemorian har sjöfartsverket tagit upp frågan om de resurser som krävs för de tillsynsförrättningar som tillkommer vid ett tillträde till MARPOL-protokollet. Sjöfartsverket har beräknat att de ökade arbetsuppgifterna motsvarar 12 personår, varav 10 på distrikten. Vid beräkningen har verket tagit hänsyn till bl. a. tillkommande besiktningar enligt SOLAS-protokollet och nödvändig utbildning av personal i fråga om de nya reglerna. Med hänvisning härtill konstaterar verket att det inte kan ta på sitt ansvar att inom befintliga resursramar frigöra erforderliga resurser för att tillfredsställande lösa tillkommande uppgifter.

I likhet med de remissinstanser som har berört tillsynsfrågorna anser jag det nödvändigt att tillsynsverksamheten förstärks. De tillsynsuppgifter det här är fråga om kommer att introduceras successivt och jag finner därför att den personalutbildning som behövs kan genomföras utan större svårigheter, om den bara planeras tillräckligt tidigt. Till stora delar bör resursbehovet i övrigt mötas med en planmässig rationalisering och omprioritering av verksamheten. Därutöver är jag nu beredd att tillföra verket vissa ökade resurser. Jag förordar därför att sjöfartsverket under anslaget Fartygsverksamhet för budgetåret 1980/81 – med ändring av vad som har föreslagits i prop. 1979/80: 100 bil. 9 – anvisas ett förslagsanslag av 24 000 000 kr., vilket innebär en förstärkning av inspektionsresurserna med bl. a. två tjänster för tillsynsverksamheten.

## 6.6 Påföljder

I promemorian föreslås skärpta påföljder för brott mot vissa av bestämmelserna i lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud att släppa ut olja eller andra skadliga ämnen från fartyg kan f. n. dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Straffmaximum för dessa brott föreslås höjt till fängelse i två år. Härigenom förlängs preskriptionstiden från två till fem år. För överträdelse av förbud att använda fartyg som inte är konstruerade

eller utrustade på föreskrivet sätt eller saknar föreskrivet certifikat och för överträdelse av förbud att föra vatten i bränsletank föreskrivs i 1972 års lag böter som påföljd. Enligt promemorian är böter inte en tillräckligt ingripande påföljd. Det föreslås därför att påföljden för denna typ av brott skärps och bestäms – i likhet med vad som gäller enligt sjösäkerhetslagen för liknande brott – till böter eller fängelse i högst sex månader.

Förslagen till skärpta påföljder skall enligt promemorian ses mot bakgrund av de krav som har ställts på statsmakterna att vidta åtgärder för att motverka olagliga utsläpp av skadliga ämnen, särskilt olja. I riksdagen har vid olika tillfällen förts fram önskemål om såväl förbättrade möjligheter att upptäcka olagliga utsläpp som skärpta påföljder för sådana utsläpp (se JoU 1976/77: 10, JoU 1978/79: 32 och rskr 1978/79: 401). I betänkandet JoU 1978/79: 32 (s. 5) framhöll jordbruksutskottet att det – för att man skall komma till rätta med problemet med de olagliga utsläppen – krävs att också möjligheten att tillgripa strängare påföljder ägnas särskild uppmärksamhet.

Som en tänkbar åtgärd för att ytterligare minska antalet olagliga utsläpp av olja m. m. från fartyg nämns i promemorian någon form av särskild ekonomisk påföljd som riktar sig mot dem som kan ha ekonomisk vinning av sådana brott. Det framhålls att förslag om en ny ekonomisk påföljd har lagts fram i betänkandet (Ds Ju 1978: 5) Företagsböter, som innehåller en kartläggande undersökning av korporativt ansvar, och i departementspromemorian (Ds Ju 1978: 10) Företagsböter, som innehåller förslag till lagtexter. Frågan om att införa en ny ekonomisk påföljd och den närmare utformningen av en sådan borde övervägas sedan betänkandet och promemorian remissbehandlats.

Förslagen om höjda straffsatser har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. RÅ menar att påföljdsskärpningen får anses utgöra en viktig markering av att samhället nu ser allt allvarigare på den form av miljöförstöring som utsläpp av skadliga ämnen från fartyg utgör. BRÅ framhåller att det finns anledning att se allvarligt på vattenföroreningar från fartyg inte minst med hänsyn till att ekonomiska överväganden ofta föregår utsläpp av miljöfarligt avfall. Därför kan ingen invändning riktas mot förslaget om höjning av straffmaximum till fängelse i två år för dessa gärningar. Hovrätten över Skåne och Blekinge tror emellertid inte att den föreslagna straffskärpningen kommer att få någon brottsförebyggande effekt. Hovrätten har också svårt att inse värdet av en förlängd preskriptionstid.

Flera remissinstanser framhåller att det inte är tillräckligt enbart med straffskärpningar. Enligt deras mening behövs det någon form av ekonomisk påföljd vid sidan av straffpåföljderna. Hovrätten över Skåne och Blekinge hänvisar till vad som sades i motionen 1975/76: 633 om att lagstift-

ningen mot vattenföroreningar från fartyg bör kompletteras med bestämmelser om en vattenföroreningsavgift för fartygsägare eller redare från vars fartyg utsläpp har skett i strid mot gällande regler. Inför man en sådan avgift, bör enligt hovrätten utgångspunkten för utdömande vara strikt ansvar men med möjlighet till exculpation. Avgiften bör bestämmas schablonmässigt varvid som beräkningsgrund skulle kunna tjäna exempelvis uppskattade saneringskostnader. Ett par remissinstanser framhåller – samtidigt som de allmänt är tveksamma till förslagen att införa företagsböter som en ny ansvarsform – att ekonomiska sanktioner bör byggas ut inom de områden där sådana bedöms vara angelägna. Ett sådant område är skyddet mot vattenförorening från fartyg. Man kan här konstatera, understryker BRÅ, att fartygets ägare eller nyttjare kan göra stora besparingar genom att släppa ut olja o. d. till havs och genom att bryta mot andra föreskrifter till skydd för miljön. Samtidigt synes det straffrättsliga individuella ansvaret inte vara tillräckligt avhållande. I ett avgiftssystem på detta område bör man enligt BRÅ sträva efter en avgift som knyter an till ett objektivt, lätt konstaterbart faktum, samtidigt som den är schabloniserad och förutsebar samt i princip inte ger utrymme för någon diskretionär prövning. Med hänsyn till dessa överträdelsers allvarliga karaktär bör emellertid avgiften utgöra ett komplement till straffet.

För egen del får jag anföra följande.

Av det som jag har sagt i det föregående framgår att det vid olika tillfällen har förts fram krav på att påföljderna skärps för olagliga utsläpp av olja m. m. Sådana krav har även vunnit riksdagens gillande. Sålunda sägs i det av riksdagen godkända betänkandet JoU 1978/79: 32 att möjligheten att tillgripa strängare påföljder bör ägnas särskild uppmärksamhet. Jag är själv beredd att förorda att promemorians förslag till höjda straffskalor genomförs. För egen del ser jag skärpningarna av straffmaximum som ett uttryck för de nya värderingar som har vuxit fram i takt med de allt fler uppmärksammade oljeutsläpp som har förekommit under senare år. Den höjning av straffmaximum som jag förordar är av allt att döma väl förankrad i det allmänna rättsmedvetandet.

Erfarenheten visar emellertid, såsom RA framhåller, att domstolarna beträffande brott av det slag som det är fråga om här är mycket återhållsamma vid straffmätningen även i fall då strafflatituden omfattar fängelse upp till ett eller två år. Jag finner det i viss mån naturligt att domstolarna är försiktiga i fråga om straffmätningen i mål som mera sällan förekommer och i vilka någon fast praxis inte har utbildats. Jag vill dock erinra om att den föreslagna höjningen av straffmaximum är ett uttryck för att man från samhällets sida ser mycket allvarligt på dessa gärningar. Avsiktliga utsläpp som orsakar allvarliga miljöskador bör därför regelmässigt medföra kännbara fängelsestraff. Även vårdslösa utsläpp kan tänkas vara av sådan art

att fängelse är den påföljd som i första hand bör komma i fråga.

Jag anser att det även är av värde att preskriptionstiderna för de aktuella brotten förlängs. Utredningar av det slag som det här är fråga om kan vara tekniskt komplicerade och det kan också vara svårt att nå de personer som saken rör. En preskriptionstid på endast två år torde i dag kunna föranleda att brott inte beivras. Den längre preskriptionstiden, fem år, ser jag därför som en åtgärd, vilken stärker möjligheterna till en effektivare brottsbekämpning på detta område.

Flera remissinstanser har, som jag tidigare har påpekat, hävdats att det inte är tillräckligt med en höjning av straffsatserna. De har som komplement till straff förordats någon form av ekonomisk påföljd. I promemorian hänvisas i detta avseende till betänkandet Företagsböter och den departementspromemoria som har upprättats i samma ämne. Dessa har under remissbehandlingen utsatts för en delvis skarp kritik. I årets budgetproposition (prop. 1979/80: 100, bil. 5, s. 15) har chefen för justitiedepartementet uttalat att förslagen inte utan ytterligare överarbetning torde kunna läggas till grund för några åtgärder. Det finns sålunda f. n. ingen lösning som kan tillgripas omedelbart.

Jag instämmer i att det inte är tillräckligt med skärpta straffskalor för att komma till rätta med olagliga utsläpp. Tanken på någon form av ekonomisk sanktion som gör det olönsamt att släppa ut olja eller andra skadliga ämnen synes mig riktig. I detta sammanhang vill jag nämna att kommittén för miljörisker vid sjötransporter (MIST) i betänkandet (SOU 1979: 43) Ren tur – program för miljösäkra sjötransporter (s. 71) har diskuterat ett system med straffavgifter. Kommittén menar att straffavgifter enligt de principer som diskuteras i betänkandet bör utredas ytterligare. Även för egen del finner jag att frågan om ekonomiska sanktioner bör övervägas vidare. Den rymmer en rad problem och kan därför inte avgöras nu. De avgifter av liknande typ som redan existerar, såsom överlastavgift enligt lagen (1972: 435) om överlastavgift, skattetillägg enligt taxeringslagen (1956: 623) och tilläggsavgift enligt lagen (1976: 666) om påföljder och ingripanden vid olovligt byggande m. m., har naturliga och förhållandevis enkla parametrar, såsom överlasten, det undandragna skattebeloppet och kvadratmeter våningsyta, att utgå från vid avgiftsberäkningen. Någon liknande naturlig parameter är det emellertid svårare att finna vid olagliga utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen. Det kan nämnas att någon remissinstans har föreslagit den beräknade vinsten av utsläppet som parameter, medan en annan har förordats de uppskattade saneringskostnaderna som beräkningsgrund. Därtill kan läggas MIST:s skiss som utgår från de kostnader som den potentielle förorenaren förväntas undkomma; straffavgiften erhålls då genom att beloppet härför divideras med upptäcktssannolikheten uttryckt i procent. Redan dessa exempel visar att svårigheter finns och

att ytterligare överväganden behövs. Jag har därför tillsatt en arbetsgrupp med uppgift att lämna förslag till hur en i sammanhanget användbar ekonomisk sanktion bör utformas. Arbetet skall bedrivas skyndsamt. För egen del är jag beredd att prioritera denna fråga bland de åtgärder som kan bli aktuella för att förebygga olagliga utsläpp.

## 7 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
2. lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,
3. lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596),
4. lag om ändring i brandlagen (1974: 80).

De under 2 och 3 angivna förslagen har upprättats i samråd med chefen för jordbruksdepartementet och det under 4 angivna förslaget i samråd med chefen för kommundepartementet.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som bilaga C.

## 8 Specialmotivering

### 8.1 Förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

I departementspromemorian, som har tagits in som bilaga A till detta protokoll, finns en specialmotivering till förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. I det följande redovisas därför endast de ändringar som har gjorts i förhållande till promemorian och de kommentarer som därutöver har bedömts nödvändiga. Indelningen av lagtexten i kapitel och paragrafer är densamma som i promemorian på ett par undantag när. I 4 kap. har lagts till en ny tredje paragraf och i 6 kap. har förts in en ny åttonde paragraf. Det skall också anmärkas att författningstexten har setts över i språkligt hänseende, vilket har föranlett ändringar i förhållande till förslaget i promemorian. Detta slag av ändringar kommenteras inte.

*I kap.*

1 §

Paragrafen har ändrats i förhållande till motsvarande bestämmelse i lagförslaget i promemorian på så sätt att den anger lagens huvudsakliga innehåll.

## 2 §

Definitionen på "skadligt ämne" har ändrats något mot bakgrund av påpekanden som vid remissbehandlingen har gjorts av statens naturvårdsverk. Sålunda har "levande tillgångar" utgått ur definitionen på "skadligt ämne" eftersom "levande tillgångar" omfattas av definitionen i övrigt. I slutet av definitionen har orden "eller andra vattenområden" lagts till. Vidare har med anledning av synpunkter som framförts av generaltullstyrelsen definitionen på "utsläpp" kompletterats för att klargöra att det är fråga om utsläpp i havet eller andra vattenområden. Definitionen har också jämkats av redaktionella skäl.

Med anledning av vad sjöfartsverket har anfört om att även gasformiga ämnen bör inbegripas i definitionen på "skadligt ämne" bör anmärkas att definitionen omfattar även sådana gasformiga ämnen som kan medföra vattenförorening. Att, som sjöfartsverket har ifrågasatt, utvidga den föreslagna lagen till att omfatta åtgärder mot luftföroreningar från fartyg är inte lämpligt nu. Denna fråga får övervägas om MARPOL-protokollet skulle ändras så, att detta omfattar även sådana åtgärder.

## 3 §

Naturvårdsverket har föreslagit att orden "annan skadlig flytande kemikalie som transporteras i bulk än olja, skadliga ämnen i övrigt" byts ut mot orden "annat skadligt flytande ämne än olja, skadliga ämnen i övrigt". En sådan ändring är emellertid inte lämplig med hänsyn till bl. a. bestämmelserna i 3 kap. 2 och 8 §§. Paragrafen har därför utformats i överensstämmelse med 1 kap. 3 § lagförslaget i promemorian.

## 2 kap.

## 1 §

Med anledning av Vattenvärnets synpunkter vid remissbehandlingen bör framhållas att definitionen på "skadligt ämne" omfattar även fast avfall som härrör från fartygens normala användning. Till fast avfall räknas bl. a. hushålls- och annat driftavfall som är av plast. Föreskrifter om vad som förstås med fast avfall avses meddelas med stöd av bemyndigandet i 1 kap. 3 § (jfr. specialmotiveringen till denna paragraf i promemorian). Vidare bör det anmärkas, att föreskrifter om förbud mot utsläpp av bl. a. sådant avfall kan meddelas i fråga om alla slags fartyg, även fritidsfartyg (jfr. definitionen på "fartyg" i 1 kap. 2 § samt bemyndigandet i 2 kap. 3 §).

Av 1 § första stycket miljöskyddslagen (1969: 387, omtryckt 1972: 782, ändrad senast 1979: 597) framgår att lagen är tillämplig på anläggningar – bl. a. plattformar – i vattenområden. Sådana plattformar omfattas också av de bestämmelser som nu föreslås (se definitionen på "fartyg" i 1 kap. 2 §). Något hinder mot en sådan ordning synes inte föreligga, eftersom det

i miljöskyddslagen 2 § första stycket föreskrivs att annan lagstiftning gäller utöver den lagen. De bestämmelser som nu föreslås, nämligen generella förbud mot utsläpp av skadliga ämnen som härrör från eller eljest står i samband med driften av plattformar, kommer alltså att gälla vid sidan av miljöskyddslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna.

## 2 §

Vad som avses med Sveriges sjöterritorium framgår av lagen (1966: 374) om Sveriges sjöterritorium (ändrad senast 1979: 1140). Sjöterritoriet omfattar både inre vatten – bl. a. insjöar, vattendrag och vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar – samt territorialhavet. Det begränsas mot det fria havet eller andra staters territorium av territorialgränser (1, 2 och 3 §§). Med Östersjöområdet utanför Sveriges sjöterritorium avses övriga delar av Östersjöområdet (jfr. definitionen i 1 kap. 2 §). Vattenområden utanför de nu nämnda utgör "andra vattenområden".

Vid remissbehandlingen har bl. a. sjöfartsverket anfört att det bör övervägas att ersätta paragrafens båda stycken med ett generellt förbud mot utsläpp av olja. Undantag från förbudet skulle därvid kunna tas in i en förordning som ansluter till lagen. Enligt min mening skulle en sådan bestämmelse i lagen vara missvisande med hänsyn till de olika undantag från förbudet som måste göras vad gäller vattenområden utanför Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet i övrigt (jfr. specialmotiveringen till 2 kap. 2 § lagförslaget i promemorian). Jag kan därför inte förorda en ändring i enlighet med vad verket har anfört.

## 3 §

Med stöd av bemyndigandet kan meddelas föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk än olja, andra skadliga kemikalier än olja som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt, toalettavfall och fast avfall. Med "föreskrifter om förbud" mot utsläpp avses – liksom i 2 § – såväl totalförbud som förbud att annat än under särskilt angivna förutsättningar göra utsläpp (jfr. specialmotiveringen till 2 kap. 2 § lagförslaget i promemorian).

## 4 §

Paragrafen har formulerats om av språkliga skäl. Omformuleringen innebär inte någon ändring i sak.

## 3 kap.

### 1 och 2 §§

Det bör framhållas att "anordningar" även kan vara rörliga sådana, t. ex. fartyg eller tankbilar.

I 2 § bemyndigas regeringen att föreskriva på vilka platser anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller kemikalierester skall finnas och vem som skall svara för anordningarna. Motsvarande ordning gäller enligt 9 § andra stycket 1976 års lag i fråga om bl. a. mottagningsanordningar för oljehaltigt barlast- och tankspolvatten.

### 3 §

Förevarande paragraf avser "avfall" under det att motsvarande paragraf i promemorian handlar om "rester och avfall". Eftersom rester får anses utgöra avfall har orden "rester och" uteslutits.

Det avfall som avses i paragrafen är *dels* oljehaltigt vatten (s. k. länsvattnen) och fasta oljerester som härrör från fartygs maskinrum o. d., *dels* rester av olja och andra skadliga ämnen som transporteras på fartyg i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt, dvs. i flyttbara tankar eller landsvägs- eller järnvägstankvagnar, *dels* toalettavfall, *dels* fast avfall.

Med "särskilda bestämmelser" avses 5 § renhållningsförordningen (1979: 904). Avsikten är att denna paragraf skall ändras så, att kommunerna också får skyldighet att ta emot och forsla bort rester av andra skadliga ämnen än olja (kemikalier) som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt.

### 4 §

Ordet "omhändertagande" har bytts ut mot "mottagning eller behandling". Någon saklig ändring avses inte.

### 5 §

I paragrafen föreskrivs att någon avgift inte får tas ut av fartygens ägare eller redare för mottagning eller annan hantering av avfall som anges i 3 §. Förbudet riktar sig mot envar och således inte enbart mot innehavare av hamnar såsom var fallet med förbudet i motsvarande bestämmelse i lagförslaget i promemorian. Ändringen har tillkommit mot bakgrund av ett påpekande vid remissbehandlingen för att undvika tolkningssvårigheter.

Vidare har ordet "särskild" utgått ur paragrafen samtidigt som paragrafen tillförts en andra mening som innebär att förbudet inte utgör något hinder mot att hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter tas ut för att täcka hanteringskostnaderna. Med "hamnavgifter" avses f. n. avgifter som tas ut i allmänna hamnar med stöd av bestämmelserna i kungörelsen (1950: 152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (ändrad senast 1977: 872). Med "motsvarande generella avgifter" avses sådana avgifter som tas ut i andra än allmänna hamnar för begagnande av hamnen. Härigenom klargörs att

hamnarna – såsom anges i 6.4 i den allmänna motiveringen – kan gottgöra sig för kostnaderna för hanteringen av avfall som det här är fråga om genom att beakta dessa vid beräkning av det generella avgiftsuttagets storlek.

Det bör framhållas att föreskrifter om undantag från förbudet kan meddelas med stöd av 10 kap. 2 §. Härigenom tillgodoses de behov av undantag som nämns i avsnitt 6.4 i den allmänna motiveringen. Vid prövningen av frågor om undantag i enskilda fall bör enligt min mening stor restriktivitet iaktas så att inte ändamålet med avgiftsförbudet förfelas.

Den nu föreslagna bestämmelsen i 5 § föranleder ett tillägg i 15 § renhållningslagen (1979: 596), i vilket det anges att särskilda bestämmelser finns i fråga om avgift för hantering av avfall från fartyg.

I promemorians specialmotivering till 5 § nämns att vissa överväganden pågick i fråga om uttrycket "redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget" i sjösäkerhetslagen. Något slutligt ställningstagande i frågan föreligger ännu inte. Det saknas därför anledning att nu ändra det i förevarande lagstiftning använda uttrycket "fartygets redare eller ägare".

#### 6 §

Enligt 1 § andra stycket får regeringen föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även i andra fall än som anges i paragrafens första stycke. Med stöd av bemyndigandet kan meddelas föreskrifter bl. a. om att mottagningsanordningar för oljehaltigt vatten skall finnas på platser där fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras. För att täcka även fall av denna art har ett tillägg gjorts i 6 § andra stycket. Tillägget innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen utser bemyndigas meddela föreskrifter om förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet i de fall då den som svarar för att det finns behövlig anordning underlåter att omhänderta vatten från fartyget. Med "annan verksamhet" avses exempelvis bunkring.

Förbudet i andra styckets första mening, liksom det förbud som kan meddelas med stöd av bemyndigandet i andra meningen samma stycke, riktar sig mot dem som bedriver ifrågavarande verksamheter. Innebörden av bestämmelserna är att ett fartyg inte skall få lastas med olja, repareras eller t. ex. bunkras, om inte den, som svarar för att behövlig mottagningsanordning finns, i samband med utlastningen, reparationen eller bunkringen tar emot sådant oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten som fartyget behöver avlämna. Förbudet gäller således oavsett de skäl som kan anföras mot att ta emot oljehaltigt vatten, t. ex. att lämnade uppgifter om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet medför att den som svarar för mottagningsanordningen inte anser sig kunna ta emot det förorenade vattnet.

---

Någon motsvarighet till 3 kap. 8 § i promemorians lagförslag har inte tagits upp i det remitterade lagförslaget. Anledningen härtill är att något behov av de i paragrafen föreslagna reglerna inte har ansetts föreligga med den utformning som 3 kap. 6 § har fått i det remitterade förslaget.

#### 4 kap.

##### 1 §

Bemyndigandet i paragrafen för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion m. m. är utformat på samma sätt som i 1972 års lag. I 5 § 1972 års kungörelse bemyndigas sjöfartsverket att meddela sådana föreskrifter efter samråd med naturvårdsverket. Det är inte avsikten att göra någon ändring i denna ordning.

Mycket talar för att MARPOL-protokollets krav på utrustning m. m. till följd av "target date"-tillämpning kommer att sättas i kraft vid olika tidpunkter innan protokollet träder i kraft. Det får ankomma på regeringen att inom IMCO följa utvecklingen i fråga om "target date"-tillämpning från ledande sjöfartsnationers sida och bl. a. mot denna bakgrund avgöra när olika regler skall träda i kraft för Sveriges vidkommande. Sedan regeringen beslutat om detta, får sjöfartsverket utfärda de föreskrifter som behövs. I den mån nya föreskrifter som meddelas av sjöfartsverket kan förväntas leda till väsentliga kostnadsökningar för sjöfartsnäringen skall verket understå regeringen frågan enligt kungörelsen (1970: 641) om begränsning i myndighets rätt att meddela föreskrifter, anvisningar eller råd (ändrad 1977: 629).

##### 3 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i promemorians lagförslag. Den har förts in efter ett påpekande från statens industriverk. Industriverket önskar ett tillägg till 4 kap. som uttryckligen ger bemyndigande att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bilaga III till MARPOL-protokollet. I bilagan finns regler om hur man skall förhindra eller så långt som möjligt begränsa förorening genom skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Grundläggande regler ges i bilagan om bl. a. förpackning, märkning och etikettering, dokumentation, stuvning och kvantitetsbegränsningar. Det åligger regeringarna i fördragslutande stater enligt bilagan att utfärda närmare föreskrifter. Ett bemyndigande att meddela sådana föreskrifter har tagits upp i förevarande paragraf.

I bilaga III finns också vissa regler om förbud mot överbordslämpning och överbordspolning av skadliga ämnen och om vissa underrättelser.

Föreskrifter härom kan meddelas med stöd av 2 kap. 2 eller 3 § resp. 7 kap. 3 § andra meningen.

*5 kap.*

2 §

Överåklagaren i Stockholm har anmärkt att det av lagtexten bör framgå, att de myndigheter som är nämnda i paragrafen har rätt att på svenskt sjöterritorium ta del av utländskt fartygs oljedagbok. Myndigheterna torde enligt överåklagaren kunna utföra sina övervakningsuppgifter med större auktoritet om de har stöd i lag. I promemorian framhålls att den nuvarande bestämmelsen i 17 § i 1972 års lag om utländska fartyg inte har givits någon motsvarighet i lagförslaget med hänsyn till utformningen av 1 § i detta kapitel. I framtiden blir det aktuellt även med andra handlingar än oljedagböcker. Exempel på sådana är lastdagböcker för hanteringen av flytande kemikalier i bulk och dokument beträffande skadliga ämnen som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt. Reglerna om dessa handlingar finns i bilagor till MARPOL-protokollet och kan därför komma att ändras relativt snabbt. Mot den bakgrunden är det inte lämpligt att i lagen föreskriva att myndigheterna får ta del av enbart oljedagböcker på utländska fartyg. Däremot bör det ankomma på regeringen att meddela föreskrifter om vilka dagböcker m. m. som får granskas på utländska fartyg. Ett tillägg av denna innebörd har gjorts till förevarande paragraf.

*6 kap.*

2 och 3 §§

Paragraferna har ändrats redaktionellt. Härfter innehåller 2 § allmänna regler om inspektion som gäller både för svenska och utländska fartyg. I 3 § ges vissa speciella regler för inspektion av utländska fartyg.

Som framhålls i promemorians specialmotivering grundar sig 3 § på art. 5 i MARPOL-protokollet. Den ordning som anges där, nämligen att inspektioner av utländska fartyg normalt skall begränsas till en granskning av certifikat eller motsvarande handlingar, är avsedd att tillämpas på fartyg som tillhör sådana främmande stater som är anslutna till protokollet. Certifikaten kommer därmed att tjäna som ett slags "pass" vid besök i främmande staters hamnar. För fartyg som saknar certifikat eller motsvarande handlingar kan inte den i 3 § angivna ordningen tillämpas. Vid inspektion av sådana fartyg skall, i enlighet med 2 § andra stycket, kontrolleras att fartyget och dess utrustning och driftförhållanden uppfyller kraven på ett fullgott skydd mot vattenföroreningar. Detta stämmer överens med den allmänna principen i MARPOL-protokollet att en hamnstat inte skall ge fartyg tillhöriga en icke-konventionsstat en fördelaktigare behandling än fartyg som tillhör en konventionsstat.

## 7 kap.

## 2 §

Med anledning av yrkanden som har framställts vid remissbehandlingen om att läktring av gasformiga ämnen skall kunna förbjudas hänvisas till vad som sägs i specialmotiveringen till 1 kap. 2 §. Det bör framhållas att definitionen på "skadligt ämne" omfattar gasformiga ämnen som kan medföra vattenförorening och att därför förevarande paragraf kan användas för att reglera läktring av sådana gasformiga ämnen.

## 6 §

Den nya punkt 2 i promemoriaförslaget, enligt vilken lossning eller läktring från fartyg kunde förbjudas, var avsedd som en förstärkning av möjligheterna att tvinga fram att försäkringar finns enligt lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Under beredningen av ärendet har det riktats invändningar mot tillägget. Invändningarna går bl. a. ut på ett förbud mot lossning i hamn kan betraktas som en extra bestraffning för att försäkringsskyldigheten inte har fullgjorts för förfluten tid. När fartyget ligger vid kaj behöver det nämligen inte ha försäkring. Med anledning av kritiken har punkt 2 utgått.

## 10 §

Generaltullstyrelsen föreslår att bestämmelsen utformas så att den preciserar de olika myndigheternas åtgärder. Dessutom bör man enligt styrelsen beakta att ett tekniskt ingrepp i ett fartyg, t. ex. i framdrivningsmaskineriet, kan vara det effektivaste sättet att förhindra avgång eller vidare resa.

I överensstämmelse med vad generaltullstyrelsen har föreslagit har i paragrafen angivits att polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för verkställighet av ett förbud mot fartygs avgång eller vidare resa, medan tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

I paragrafen bör däremot inte, såsom generaltullstyrelsen har föreslagit, tas in någon bestämmelse om att ingrepp av teknisk natur i fartyget får göras först sedan anvisningar har inhämtats av sakkunnig i sjöfartsverket. Detta innebär självfallet inte att man skall avstå från sådana ingrepp, när de bedöms som lämpliga. I den mån polismyndighet behöver tekniskt bistånd av sakkunnig bör sådant anskaffas. Även om det ligger nära till hands att begära detta hos sjöfartsverket bör även annan lämplig sakkunnig kunna anskaffas. I sammanhanget kan nämnas att samarbete i sådana frågor mellan polisen och sjöfartsverket förekommer vid nyttjandeförbud enligt sjösäkerhetslagen utan uttryckligt stadgande härom.

*8 kap.*

## 1 §

I paragrafen har gjorts en inskränkning i fråga om vilka beslut som skall underställas. Sålunda har underställning av beslut enligt 7 kap. 4 § begränsats till beslut enligt paragrafens första stycke. Underställningsförfarandet är avsett att tjäna som en garanti för att beslut som medför allvarliga ingrepp prövas av en person med särskild erfarenhet. Förelägganden enligt 7 kap. 4 § andra stycket skall användas när det inte finns tillräckliga skäl för ett ingripande enligt första stycket i samma paragraf. De medför inte sådana allvarliga ingrepp att underställning behöver tillgripas. Det är dessutom inte praktiskt möjligt att låta sjösäkerhetsdirektören granska alla förelägganden av detta slag. Det kan framhållas att inte heller beslut om förelägganden enligt 8 kap. 4 § sjösäkerhetslagen, som är av liknande karaktär, skall underställas.

Paragrafen har efter påpekan vid remissbehandlingen ändrats så, att det klart framgår att förbudet att överklaga endast gäller beslut som skall underställas sjösäkerhetsdirektören.

## 2 §

De ändringar som har gjorts i paragrafen är föranledda av ändringar i 1 §.

## 3 §

Med anledning av ett remissuttalande bör framhållas att paragrafen avser såväl beslut enligt lagen som beslut som fattas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Därför används uttrycket "beslut i fråga som avses i denna lag".

*9 kap.*

I detta kapitel finns straffbestämmelser och en regel om behörig domstol. I fråga om straffskärpningarna i 1 och 2 §§ får jag hänvisa till avsnitt 6.6 i den allmänna motiveringen och till avsnitt 7.4.3 i promemorian.

## 2 §

Paragrafen har formulerats om för att undvika vissa oklarheter i fråga om vilka personer som skall kunna straffas. Bl. a. har därigenom tillgodosetts önskemål att inte enbart utpeka det befäl, till vilket befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadliga ämnen, utan även sådant befäl som innehar detta ansvar till följd av sina allmänna tjänsteåligganden. Sålunda kan enligt vedertagen arbetsfördelning t. ex. en styrman ha ansvaret för olja som lastas medan maskinchefen svarar för olja som används för fartygets drift.

## 3 §

Vid remissbehandlingen har ifrågasatts om inte den personkrets som omfattas av paragrafen är alltför vid. Det har framhållits att personkretsen genom uttrycket "den som" synes kunna omfatta personer utanför fartygstjänsten, dvs. utöver befälhavare, navigeringspersonal och lots, också befraktare och bärgare.

De föreskrifter, förbud och förelägganden det är fråga om här torde i allmänhet rikta sig till fartygets befälhavare, redare eller ägare. Beslut enligt 7 kap. 4–6 §§ är enligt 7 § samma kapitel avsedda att riktas till dessa personer. Om någon av dessa t. ex. bryter mot ett sådant förbud skall han kunna straffas för det. Vid överträdelse av föreskrifter om läktring eller förbud mot sådan kan man även tänka sig andra personer som kan straffas, t. ex. bärgare. Någon begränsning har därför inte gjorts i fråga om vilka personer som kan straffas enligt paragrafen.

I punkt 1 har orden "eller förbud" strukits eftersom 7 kap. 1 och 2 §§ endast avser föreskrifter.

## 4 §

En remissinstans har framhållit att punkt 1 kan omfatta personer som hamnchefer och terminalföreståndare, en personkategori som tidigare inte synes ha fallit under ansvarsbestämmelserna i lagen. Med anledning härav bör framhållas att brott mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 7 § främst torde avse den som svarar för att mottagnings- och behandlingsanläggningar finns. Vem som svarar för att det finns mottagningsanordningar för oljehaltigt barlast- och tankspolvatten framgår av 3 kap. 1 §. I fråga om vissa föreskrifter torde t. ex. hamnchefer och terminalföreståndare kunna bli ansvariga. Detta innebär ingen ändring i förhållande till vad som nu gäller enligt 21 § i 1976 års lag.

Genom en komplettering av punkt 3 straffbeläggs överträdelse av föreskrifter som har meddelats med stöd av den nya bestämmelsen i 4 kap. 3 §. I punkt 4 har genom ett tillägg klarlagts vad som skall gälla i fråga om det subjektiva rekvisitet.

## 5 §

En remissinstans menar att det är föga ändamålsenligt att kriminalisera överträdelse av förbudet att ta ut avgift enligt 3 kap. 5 §, i allt fall om straffet bara utgörs av böter. Det borde vara naturligare att frågan reglerades på civilrättslig väg. Gentemot detta kan framhållas att det nuvarande förbudet att ta ut avgift enligt 11 § i 1976 års lag enligt 22 § samma lag kan medföra bötespåföljd. Detsamma bör gälla för brott mot 3 kap. 5 §. Naturligtvis kan den som har tvingats utge avgift i civilrättslig ordning kräva ersättning härför.

I paragrafen har preciserats vad som krävs för straffbarhet i subjektivt hänseende. Detta har föranlett en viss omredigering av punkterna 1 och 2.

#### 6 §

I punkt 1 har angivits vilka slags utsläpp som kan medföra ansvar enligt paragrafen. I punkt 2 har en hänvisning till 4 kap. 3 § förts in. Till denna punkt har också förts vad som i promemoriaförslaget fanns angivet i närmast föregående led.

#### 7 §

En precisering har gjorts i paragrafen av de straffbestämmelser som inte får tillämpas, om förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 § har förenats med vite.

I ett remissyttrande uttalas tveksamhet till om det är lämpligt att medge möjlighet att välja mellan straff och vitesföreläggande. Det ifrågasätts om inte ansvarsbestämmelsen i förevarande paragraf bör utgå och om inte förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 § alltid bör förenas med vite.

Möjlighet att förena ett förbud eller ett föreläggande med vite infördes i sjösäkerhetslagen år 1978. Vitesföreläggande betraktas av sjöfartsverket som ett mycket användbart medel för att komma till rätta med olika brister i fråga om ett fartyg. Det är emellertid inte lämpligt att alltid använda vitesförelägganden. Därför behövs också, liksom i sjösäkerhetslagen, en regel om straffansvar.

#### 8 §

Forumregeln i paragrafen har kompletterats så att den även avser mål om utdömande av vite. Den har vidare ändrats i sak på så sätt att mål enligt förevarande lagstiftning med visst undantag enbart skall handläggas av sjörättsdomstol som anges i 336–338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1, ändrad senast 1979:378). Enligt 1972 års lag får brottmål och mål om ersättning tas upp antingen av tingsrätt, som är behörig domstol enligt rättegångsbalken, eller av sjörättsdomstol. Ändringen har gjorts för att få samma forumbestämmelser som i sjösäkerhetslagen. Genom de tekniska bestämmelser som följer av MARPOL-protokollet blir förevarande lagstiftning i flera hänseenden likartad med sjösäkerhetslagstiftningen. Det är önskvärt att den förtrogenhet med sjöfarten som finns företrädd i sjörättsdomstolarna anlitas för att handlägga dessa mål. Med en sådan ordning kan målen förväntas få en mer enhetlig bedömning. Forumregeln stämmer vidare överens med motsvarande bestämmelser i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (ändrad senast 1978:134).

Det nyss nämnda undantaget från sjörättsdomstolarnas behörighet avser

mål som uteslutande rör båt (jfr. 2 § sjölagen), som inte drivs yrkesmässigt eller annars i förvärvssyfte. Sådana mål får tas upp även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

### *Ikraftträdande*

Lagen föreslås – med ett visst undantag – träda i kraft den 1 januari 1981, då 1972 och 1976 års lagar skall upphöra att gälla. Vid bestämmande av tidpunkten för ikraftträdandet har hänsyn tagits till den tid som behövs för att utarbeta följdförfattningar.

Vad gäller tidpunkten för ikraftträdandet av bestämmelserna om mottagning av barlastvatten och tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja kan hänvisas till avsnitt 6.3 i den allmänna motiveringen. De bestämmelser som regeringen bemyndigas sätta i kraft avser bl. a. 3 kap. 2 § samt 3 kap. 4 och 6–8 §§, såvitt avser andra skadliga flytande kemikalier än olja.

Såsom framhålls på flera ställen i departementspromemorian blir det inte aktuellt att i full utsträckning utnyttja bemyndigandena i lagen redan från den tidpunkt då lagen träder i kraft. I ett första skede bör följdförfattningarna motsvara minst de krav som ställs av 1972 och 1976 års lagstiftning i fråga om t. ex. förbud mot utsläpp, mottagning av oljerester, samt konstruktion och utrustning av fartyg. Reglerna får därefter byggas ut i etapper för att motsvara de åtaganden som Sverige har gjort internationellt. Om regeringen i enlighet med TSPP-resolution 1 beslutar att vissa av MARPOL-protokollets regler skall tillämpas innan protokollet har trätt i kraft, kommer en rad nya bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift att behövas. En ytterligare utbyggnad av regelkomplexet kommer att behövas när protokollet träder i kraft.

Några särskilda övergångsbestämmelser till lagen behövs inte.

## **8.2 Övriga lagförslag**

### *8.2.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten*

Ändringen har berörts i departementspromemorian specialmotivering till 2 kap. 1 § förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

### *8.2.2 Förslaget till lag om ändring i renhållningslagen (1979:596)*

Ändringen har behandlats i specialmotiveringen till 3 kap. 5 § förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

### *8.2.3 Förslaget till lag om ändring i brandlagen (1974:80)*

Ändringen är av formell natur.

## 9 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.
2. lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten.
3. lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596),
4. lag om ändring i brandlagen (1974: 80).

## 10 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.



KOMMUNIKATIONS-  
DEPARTEMENTET

*Bilaga A*

# ÅTGÄRDER MOT VATTENFÖRORENING FRÅN FARTYG

Förslag till ny lagstiftning, m.m.

Promemoria utarbetad inom  
kommunikationsdepartementet<sup>1</sup>

Ds K 1979:8

<sup>1</sup> Bilaga 4 utesluten här.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

PROMEMORIA

1979-06-21

ÅTGÄRDER MOT VATTENFÖRORENING FRÅN FARTYG

Förslag till ny lagstiftning, m.m.

INNEHÅLL

- 1 Inledning
  - 1.1 TSPP-konferensen
  - 1.2 Promemorians uppläggning
  
- 2 Före TSPP-konferensen tillkomna internationella överenskommelser
  - 2.1 Överenskommelser till skydd för den marina miljön
  - 2.2 MARPOL-konventionen
  - 2.3 1974 års SOLAS-konvention
  
- 3 TSPP-konferensens resultat i huvuddrag
  - 3.1 MARPOL-protokollet
  - 3.2 SOLAS-protokollet
  
- 4 Närmare redogörelse för MARPOL-protokollets innehåll
  
- 5 Gällande rätt
  - 5.1 Lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg
    - 5.1.1 Inledning
    - 5.1.2 1976 års lagstiftning
    - 5.1.3 1972 års lagstiftning
  - 5.2 Lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten
  - 5.3 Kommunala renhållningslagen, m.m.

6 Yttranden

- 6.1 Remissyttranden
- 6.2 Skrivelser från sjöfartsverket och statens naturvårdsverk angående mottagning av kemikalierester från kemikalietankfartyg
- 6.3 Skrivelser från sjöfartsverket och Svenska hamnförbundet angående avgifter för omhändertagande av rester och avfall från fartygs drift

7 Överväganden och förslag

- 7.1 Frågan om svenskt tillträde till MARPOL-protokollet
- 7.2 Nya konventionsbestämmelsers tillämpning i Sverige
- 7.3 Samordning av gällande bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg
- 7.4 Särskilda frågor
  - 7.4.1 Avgifter för mottagning av rester och avfall från fartygs drift
  - 7.4.2 Tillsyn
  - 7.4.3 Påföljder m.m.
- 7.5 Upprättade lagförslag m.m.
- 7.6 Specialmotivering till förslaget till ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

8 SammanfattningBilagor

- 1 MARPOL-protokollet på engelska
- 2 MARPOL-protokollet i översättning till svenska
- 3 Författningsförslag
  - 3.1 Förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg
  - 3.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten
- 4 Utkast till förordning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

## 1 Inledning

### 1.1 TSPP-konferensen

Vid en diplomatkonferens som anordnades av den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen IMCO, FN:s fackorgan för tekniska sjöfartsfrågor, i februari 1978 i London (TSPP-konferensen), antogs två internationella överenskommelser som har till syfte att förbättra säkerheten för främst oljetankfartyg och skyddet av den marina miljön mot havsföroreningar från fartyg. Vid konferensen, som samlade delegater från 62 stater samt observatörer från tre stater och ett antal mellanstatliga och icke-statliga organisationer, beslutades sålunda ändringar i och tillägg till två konventioner som då inte hade och alltså inte har trätt i kraft, nämligen 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen) och 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års SOLAS-konvention).

Överenskommelserna har givits formen av två särskilda protokoll, 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-protokollet) och 1978 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-protokollet). MARPOL-protokollet är avsett att ersätta MARPOL-konventionen. Det omfattar, förutom vissa nya och ändrade bestämmelser och regler, genom hänvisning samtliga bestämmelser och regler i MARPOL-konventionen som inte har ändrats. SOLAS-protokollet är däremot ett tilläggsprotokoll i egentlig bemärkelse. Vid konferensen antogs också 18 resolutioner.

### 1.2 Promemorians uppläggning

Ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet - och därmed också till MARPOL-konventionen i de delar som inte har

ändrats genom protokollet - förutsätter ändringar i gällande lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Bl.a. av denna anledning bör frågan om Sveriges tillträde till MARPOL-protokollet underställas riksdagen samtidigt som förslag om erforderlig lagreglering läggs fram. Frågan om Sveriges tillträde till bl.a. MARPOL-protokollet har remissbehandlats. På grundval av remissutfallet behandlas i denna promemoria de lagstiftningsfrågor som föranleds av ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet. I samband härmed redovisas en allmän översyn av lagstiftningen som har haft till syfte att samordna författningsregleringen och göra den mera lättillgänglig, men också att tillgodose ändringsbehov som inte har något samband med ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet eller med samordningen av gällande bestämmelser. Avsikten med dessa ändringsförslag är att ytterligare förbättra det förebyggande skyddet av den marina miljön mot föroreningar från fartyg. Till promemorian är fogat, förutom MARPOL-protokollet på engelska och i översättning till svenska (bil. 1 och 2), bl.a. förslag till ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och - till komplettering härav - utkast till ny förordning i samma ämne.

När det gäller SOLAS-protokollet, torde lagändringar inte vara erforderliga för att möjliggöra ett svenskt tillträde till protokollet. Denna fråga behöver därför - till skillnad från frågan om Sveriges tillträde till MARPOL-protokollet - inte underställas riksdagen. Frågan har remissbehandlats och är f.n. föremål för beredning i särskild ordning inom kommunikationsdepartementet. Frågan behandlas inte i denna promemoria. Upplyningsvis redovisas dock vissa uppgifter om 1974 års SOLAS-konvention och SOLAS-protokollet.

## 2. Före TSPP-konferensen tillkomna internationella överenskommelser

### 2.1 Överenskommelser till skydd för den marina miljön

Före TSPP-konferensen tillkomna överenskommelser som har betydelse för svenska åtgärder mot vattenförorening från fartyg är följande:

1. 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (oljeskyddskonventionen) i den lydelse den har erhållit genom ändringar som antogs år 1969. Konventionen har ändrats också år 1971.
2. 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen).
3. 1974 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Helsingforskonventionen<sup>\*)</sup>).
4. 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja (ingreppskonventionen).
5. 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja (ingreppsprotokollet).
6. 1969 års överenskommelse om samarbete vid oljeförorening i Nordsjön (Bonnöverenskommelsen).

Sverige har tillträtt samtliga ovannämnda överenskommelser utom MARPOL-konventionen. Av dessa överenskommelser har trätt i kraft och därmed blivit bindande för Sverige, oljeskyddskonventionen i lydelsen enligt 1969 års ändringar den 20 januari 1978, ingreppskonventionen den 6 maj 1975 och Bonnöverenskommelsen den 28 november 1970.

I fråga om övriga konventioner behövdes i maj 1979 tillträde av följande antal stater för ikraftträdande (inom

---

<sup>\*</sup>) Beteckningen "Helsingforskonventionen" används i denna promemoria - i överensstämmelse med ett beslut som har fattats av den inom konventionens ram inrättade interimskommissionen - i stället för den i prop. 1975/76:5 och i lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet använda beteckningen "Östersjökonventionen".

parentes anges den tid, räknat från den sista statens tillträde, efter vilken överenskommelsen träder i kraft):

1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen, såvitt avser reglerna om Stora Barriärrevet - 19 stater (12 mån.),

1971 års ändringar i samma konvention, såvitt avser oljetankfartygs konstruktion och certifikat - 19 stater (12 mån.),

MARPOL-konventionen - minst 10 stater, se avsnitt 2.2 (12 mån.),

Helsingforskonventionen - 2 stater (2 mån.),

Ingreppsprotokollet - 11 stater (90 dagar).

Beträffande texterna till överenskommelserna och redogörelse för det huvudsakliga innehållet i dessa hänvisas till nedanstående publikationer:

Överenskommelse	Text och översättning	Redogörelse för det huvudsakliga innehållet
finns i		
Oljeskyddskonventionen ursprungl. texten 1962 års ändringar 1969 års ändringar 1971 års ändringar	prop. 1956:23, bil.A prop. 1963:161, bil.A prop. 1972:38, bil. 1 och 2	prop. 1975/76:5, s. 14-19
MARPOL-konventionen	prop. 1975/76:5, bil.1	prop. 1975/76:5, s. 32-53
Helsingforskonventionen (bil. IV och VI till konventionen) (hela konventionen)	prop. 1975/76:5, bil.3 prop. 1975/76:6, bilagan	prop. 1975/76:5, s. 55-60 prop. 1975/76:6, s. 9-14
Ingreppskonventionen	prop. 1972:106, bil.1	prop. 1975/76:5, s. 19-22
Ingreppsprotokollet	prop. 1975/76:5, bil.2	prop. 1975/76:5, s. 53-55
Bonnöverenskommelsen	SÖ 1969:21	prop. 1978/79:176, s. 6

## 2.2 MARPOL-konventionen

I det föregående har beträffande det huvudsakliga innehållet i MARPOL-konventionen hänvisats till den redogörelse härför som finns i prop. 1975/76:5, s. 32-53. Översiktligt kan här nämnas att MARPOL-konventionen upptar i ett antal artiklar dels allmänna bestämmelser, dels regler om ikraftträdande, ändringar av konventionen etc. De tekniska bestämmelserna finns i fem bilagor med detaljerade regler till förhindrande av föroreningar av olika slag, nämligen i bilaga I förorening genom olja, i bilaga II förorening genom flytande kemikalier som transporteras i bulk, i bilaga III förorening genom skadliga ämnen, främst kemikalier, som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainer m.m., i bilaga IV förorening genom toalettavfall och i bilaga V förorening genom fast avfall. I bilagorna I, II och IV ges inte endast regler om förbud mot eller begränsning av utsläpp utan även regler om fartygs konstruktion och utrustning i sådana avseenden som är väsentliga från miljöskyddssynpunkt. Till MARPOL-konventionen är också fogade två protokoll som innehåller närmare bestämmelser om rapportering av föroreningsincidenter och om skiljedomsförfarande.

MARPOL-konventionen träder i kraft tolv månader efter det att femton stater, som tillsammans representerar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet räknat i registerton, har tillträtt den. Konventionsbestämmelserna om olja och flytande kemikalier i bulk blir bindande för alla stater som tillträder konventionen. Däremot är bilagorna III-V valfria i den meningen att en tillträdande stat kan förklara att den inte är villig att tillämpa de i dessa bilagor upptagna reglerna. En stat som har avgett sådan förklaring kan dock senare godta bilagan eller bilagorna i fråga. MARPOL-konventionen ersätter, sedan den trätt i kraft, oljeskyddskonventionen såvitt avser förhållandet mellan stater som är bundna av båda konventionerna.

Frågan om Sveriges tillträde till MARPOL-konventionen har behandlats i prop. 1975/76:5. Regeringen föreslog i propositionen att MARPOL-konventionen, som undertecknats av Sverige med förbehåll för ratificering, skulle godkännas utom såvitt den avser flytande kemikalier som transporteras i bulk (bilaga II till konventionen). Riksdagen biföll förslaget (JoU 1975/76:16, rskr 1975/76:58). Detta ställningstagande innebar att konventionen inte kunde ratificeras då, eftersom konventionens bilaga II är av tvingande natur (departementschefens uttalanden rörande bilaga II till konventionen återfinns i prop. 1975/76:5, s. 83-84 och 86-92).

MARPOL-konventionen har hittills tillträtts bara av fem stater med en obetydlig sammanlagd andel i det samlade världstonnagets bruttodräktighet. Som har nämnts i inledningen är MARPOL-protokollet ett självständigt instrument som är avsett att träda i MARPOL-konventionens ställe. Meningen är, som det formulerades på TSPP-konferensen, att MARPOL-konventionen skall "tyna bort" och att ansträngningarna skall inriktas på MARPOL-protokollets ikraftträdande.

### 2.3 1974 års SOLAS-konvention

Den år 1974 antagna SOLAS-konventionen är avsedd att ersätta 1960 års SOLAS-konvention och de ändringar däri som har beslutats åren 1966-1973. 1960 års konvention trädde i kraft i maj 1965 medan ändringarna ännu inte har trätt i kraft.

1974 års SOLAS-konvention ger i ett stort antal tekniska föreskrifter miniminormer från säkerhetssynpunkt för fartygs konstruktion, utrustning och drift. Sålunda finns föreskrifter om fartygs konstruktion med avseende på vattentäta avdelningar, stabilitet, maskineri och elektriska installationer. Vidare finns föreskrifter om bl.a.

brandskydd, livräddningsredskap, radiotelegrafi och radiotelefoni, sjötrafiksäkerheten och transport av farligt gods.

Sverige har tillträtt 1974 års SOLAS-konvention (instrument rörande godkännande av konventionen deponerades den 7 juli 1978). Förutsättningarna för konventionens ikraftträdande uppnåddes den 24 maj 1979, och konventionen kommer att träda i kraft den 25 maj 1980.

### 3 TSPF-konferensens resultat i huvuddrag

#### 3.1 MARPOL-protokollet

MARPOL-protokollet innehåller en rad betydande skärpningar av föreskrifterna om oljetankfartygs konstruktion, utrustning och hantering samt i fråga om inspektion och certifiering av sådana fartyg. Vidare har i MARPOL-protokollet tagits upp - på svenskt initiativ - en bestämmelse som innebär att tillämpningen av MARPOL-konventionens regler om flytande kemikalier som transporteras i bulk (bilaga II till konventionen) uppskjuts i tre år räknat från MARPOL-protokollets ikraftträdande. Man räknar med att det genom detta uppskov, som kan förlängas genom beslut av IMCO:s havsmiljökommitté (MEPC), blir lättare för staterna att ansluta sig till MARPOL-protokollet än vad det har varit att tillträda MARPOL-konventionen. Reglerna om kemikalier i MARPOL-konventionen har för många stater hittills utgjort ett hinder för tillträde till konventionen, eftersom dessa regler avser ett nytt område och bl.a. därför kräver ett omfattande förberedelsearbete. Genom uppskovet med tillämpningen av reglerna om flytande kemikalier anses det bli möjligt att få till stånd ett snabbare ikraftträdande av övriga regler, framför allt reglerna om oljeutsläpp. Dessa regler är strängare än de som finns i nu gällande konvention (oljeskyddskonventionen med 1969 års ändringar).

MARPOL-protokollet var öppet för undertecknande under tiden den 1 juni 1978 - den 31 maj 1979 och står därefter öppet för anslutning. Stat kan bli fördragsslutande part genom undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller genom undertecknande med förbehåll och efterföljande ratificering, godtagande eller godkännande eller genom anslutning. MARPOL-protokollet träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater med en sammanlagd andel i världshandelsflottans bruttotonnage av minst 50 procent har blivit fördragsslutande parter. Villkoren för MARPOL-protokollets ikraftträdande är alltså desamma som för MARPOL-konventionen.

En stat som tillträder MARPOL-protokollet behöver inte ha tillträtt MARPOL-konventionen. Genom tillträde till MARPOL-protokollet uppnås omedelbart tillträde till MARPOL-konventionen i dess genom protokollet ändrade lydelse. Stat som tillträder MARPOL-protokollet blir sålunda bunden av MARPOL-konventionens bestämmelser om flytande kemikalier som transporteras i bulk (bilaga II till konventionen), men på grund av bestämmelserna i MARPOL-protokollet först tre år efter protokollets ikraftträdande eller vid den senare tidpunkt som IMCO:s havsmiljökommitté kan komma att bestämma.

Sverige har den 1 mars 1979 undertecknat MARPOL-protokollet med förbehåll för ratificering. I maj 1979 hade protokollet undertecknats av sammanlagt tio stater med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande och av en stat utan sådant förbehåll.

I MARPOL-protokollet har följande nya eller ändrade konstruktions-, utrustnings- och hanteringskrav på oljetankfartyg tagits upp:

- a) Nya oljetankfartyg skall vara försedda med segregerade barlasttankar för att förebygga att barlastvatten annat än undantagsvis tas in i lasttankar och där blandas med oljerester (SBT). Detta krav, som enligt MARPOL-konventionen gällde nya oljetankfartyg på minst 70 000 ton dödvikt, har nu utsträckts till att avse nya råoljetankfartyg från 20 000 ton dödvikt och uppåt och nya produkttankfartyg från 30 000 ton dödvikt och uppåt.
- b) Nya råoljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt skall vidare vara försedda med ett system för tankrengöring med råolja i stället för vatten (COW). Detta krav är nytt.
- c) På nya oljetankfartyg skall de segregerade barlast-tankarna vara placerade på ett sådant sätt att de ger skydd mot oljeutflöde vid grundstötning eller kollision

(skyddande placering av segregerade barlasttankar, PL). Detta krav är nytt. Det har ersatt ett av USA framlagt förslag om dubbel botten i nya oljetankfartyg.

- d) Existerande oljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt skall vara försedda med antingen SBT eller, om det är fråga om råoljetankfartyg, COW. Alternativt får existerande oljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt tillämpa ett - av Sverige utarbetat - system med särskilt avdelade rena barlasttankar (CBT), såvitt avser råoljetankfartyg dock bara under en övergångsperiod av 2 eller 4 år, beroende på fartygets storlek. Nu nämnda krav är nya. De skall tillämpas fr.o.m. MARPOL-protokollets ikraftträdande.
- e) Alla oljetankfartyg som har COW-anläggning skall vara försedda med ett inertgassystem som är avsett att förebygga explosioner (IGS).

Med "nya fartyg" förstås i fråga om de nya föreskrifterna om SBT/PL/COW/CBT nybyggt fartyg för vilket byggnadskontrakt tecknas efter den 1 juni 1979 eller vars köl, när byggnadskontrakt saknas, sträcks efter den 1 januari 1980 eller som levereras efter den 1 juni 1982. Fartyg som har undergått väsentlig förändring, vartill dock inte räknas ändring som görs för att fartyget skall uppfylla SBT/COW/CBT-kraven, jämföras med nybyggda fartyg. "Existerande fartyg" är enligt protokollet fartyg som inte är att hänföra till "nya fartyg".

I fråga om inspektion och certifiering av fartyg beslutade konferensen ett flertal skärpningar i förhållande till tidigare konventionsbestämmelser. Följande exempel kan nämnas: Giltighetstiden för oljeskyddscertifikatet begränsas till fem år utan möjlighet till förlängning. Inspektioner på stickprovsbasis skall bli obligatoriska i de fall då årliga besiktningar inte förekommer. Besiktningarnas omfattning utökas på en rad punkter. Vidare införas nya regler om klassificeringssällskapens befogenheter

när de agerar för sjöfartsmyndigheters räkning och om de åtgärder som skall vidtas av kontrollorganen när bristfälligheter konstateras på fartyg.

Såsom har nämnts i det föregående antog konferensen en rad resolutioner. I konferensresolution 1 anges som rikt-punkt (target date) för MARPOL-protokollets ikraftträdande den 1 juni 1981. I resolutionen uppmanas staterna att, oberoende av protokollets ikraftträdande, tillämpa protokollets bestämmelser i fråga om nya fartyg från de tidpunkter som har angetts i protokollet för sådana fartyg. När det gäller existerande fartyg uppmanas staterna i resolutionen att, även om MARPOL-protokollet inte skulle ha trätt i kraft den 1 juni 1981, i största möjliga utsträckning börja tillämpa reglerna om SBT/CBT/COW resp. SBT/CBT den 1 juni 1981 eller snarast möjligt därefter.

I konferensresolution 3 konstateras att kombinationen SBT plus COW, som skall tillämpas beträffande nya råoljetankfartyg, på sikt bör eftersträvas också i fråga om existerande råoljetankfartyg. IMCO uppmanas därför i resolutionen att utarbeta förslag för att uppnå detta slutmål. Förslagen skall föreligga senast 1986.

### 3.2 SOLAS-protokollet

SOLAS-protokollet var öppet för undertecknande under tiden den 1 juni 1978 - den 1 mars 1979 och står därefter öppet för anslutning. Stat kan bli fördragsslutande part genom undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller genom undertecknande med förbehåll och efterföljande ratificering, godtagande eller godkännande eller genom anslutning. Eftersom SOLAS-protokollet är ett tilläggsprotokoll, har det föreskrivits att endast stat som har tillträtt 1974 års SOLAS kan bli fördragsslutande part i fråga om SOLAS-protokollet. Villkoren för protokollets ikraftträdande är lindrigare än för moderkonventionen, 1974 års SOLAS-konvention. SOLAS-protokollet träder i kraft sex

månader efter den dag då minst femton stater, som representerar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttotonnage, har blivit fördragsslutande parter (12 månader resp. 25 stater enligt konventionen). Protokollet kan dock inte träda i kraft före den dag då 1974 års SOLAS-konvention träder i kraft, dvs. den 25 maj 1980.

Sverige har tillträtt 1974 års SOLAS-konvention. Sverige har vidare (den 1 mars 1979) undertecknat SOLAS-protokollet med förbehåll för ratificering. Frågan om protokollets ratificering bereds, som har nämnts i det föregående, f.n. inom kommunikationsdepartementet.

I SOLAS-protokollet har följande nya eller ändrade utrustningskrav på oljetankfartyg och i vissa fall andra fartyg tagits upp:

- a) Nya oljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt skall vara försedda med IGS. Enligt tidigare konventionsbestämmelser (1974 års SOLAS-konvention) gällde krav på IGS i fråga om nya oljetankfartyg på 100 000 ton dödvikt och mer och i fråga om nya kombinationsfartyg på 50 000 ton dödvikt och mer.
- b) Existerande oljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt skall också förses med IGS. Även existerande råoljetankfartyg av mindre storlek (20 000 ton dödvikt och mer men mindre än 40 000 ton dödvikt) skall i vissa fall vara försedda med IGS. Nu nämnda krav är nya. De skall tillämpas fr.o.m. två år efter SOLAS-protokollets ikraftträdande i fråga om fartyg på minst 70 000 ton dödvikt samt fr.o.m. fyra år efter ikraftträdandet i fråga om mindre fartyg.
- c) I fråga om navigatoriska hjälpmedel beslutade konferensen att dubbel radar skall finnas på alla fartyg (inte bara tankfartyg) med en bruttodräktighet av minst 10 000 ton. Detta krav är nytt. Det skall tillämpas fr.o.m. SOLAS-protokollets ikraftträdande.

d) Alla tankfartyg - nya och existerande - med en brutto-dräktighet av minst 10 000 ton skall ha dubblerat styrkontrollsystem i styrmaskineriet. Kraven i fråga om styrmaskineriet har skärpts också i en rad andra hänseenden, särskilt för nya tankfartyg men på vissa punkter också för existerande tankfartyg. När det gäller existerande tankfartyg gäller de nya kraven fr.o.m. två år efter SOLAS-protokollets ikraftträdande.

Begreppen "nya fartyg" och "existerande fartyg" såvitt avser bestämmelserna om IGS och styrmaskineri definieras i SOLAS-protokollet på samma sätt som motsvarande begrepp i MARPOL-protokollet i fråga om de nya kraven på SBT/PL/COW/CBT

Också i SOLAS-protokollet har förts in skärpningar av tidigare konventionsbestämmelser om inspektion och certifiering av fartyg. Här kan följande punkter nämnas: Giltighetstiden för konstruktionssäkerhetscertifikatet för lastfartyg begränsas till högst fem år (ingen begränsning av giltigheten enligt 1974 års SOLAS-konvention). Lastfartyg skall bli föremål för periodiska besiktningar med högst fem års mellanrum (inga tider preciserade i 1974 års SOLAS-konvention). Tankfartyg, som är tio år eller äldre, skall dessutom bli föremål för minst en mellanbesiktning mellan de periodiska besiktningarna. När det gäller utrustningssäkerhetscertifikatet införs för tankfartyg som är tio år eller äldre krav på årliga besiktningar (enligt 1974 års SOLAS-konvention vartannat år). Inspektioner på stickprovsbasis skall bli obligatoriska i de fall då årliga besiktningar inte förekommer. Besiktningarnas omfattning utökas. Vidare införs nya regler om klassificeringssällskapens befogenheter när de agerar för sjöfartsmyndigheters räkning och om de åtgärder som skall vidtas av kontrollorganen när bristfälligheter konstaterats på fartyg. Reglerna om kontroll i fördragsslutande parters hamnar skärps, samtidigt som regler förs in om rätt till ersättning när fartyg kvarhålls eller försenas på ett otillbörligt sätt.

I konferensresolution 2 anges som riktpunkt (target date) för SOLAS-protokollets ikraftträdande den 1 juni 1979. Det

kan konstateras nu att ett sådant ikraftträdande inte blir möjligt, eftersom det förutsätter att villkoren för ikraftträdande av 1974 års SOLAS-konvention uppfyllts den 1 juni 1978. Så är emellertid inte fallet. Förutsättningarna för konventionens ikraftträdande förelåg först den 24 maj 1979, och konventionen träder i kraft den 25 maj 1980. SOLAS-protokollet kan alltså träda i kraft tidigast sistnämnda dag. I resolutionen uppmannas staterna att, oberoende av protokollets ikraftträdande, tillämpa protokollets bestämmelser i fråga om nya fartyg från de tidpunkter som har angetts i protokollet för sådana fartyg. När det gäller existerande fartyg uppmannas staterna i resolutionen att, även om SOLAS-protokollet inte skulle ha trätt i kraft då, i största möjliga utsträckning börja tillämpa vissa regler vid närmare angivna tidpunkter eller snarast möjligt därefter, nämligen reglerna om IGS den 1 juni 1981 i fråga om fartyg på minst 70 000 ton dödvikt, resp. den 1 juni 1983 i fråga om mindre fartyg samt reglerna om styrmaskineri den 1 juni 1981.

4 Närmare redogörelse för MARPOL-protokollets innehåll

MARPOL-protokollet består av, förutom inledning, nio artiklar med allmänna bestämmelser samt en bilaga som innehåller ändringar av eller tillägg till vissa av de tekniska reglerna i bilaga I till MARPOL-konventionen och två av bihängen till denna bilaga.

Enligt artikel I förbinder sig de fördragsslutande parterna att tillämpa såväl MARPOL-protokollet med tillhörande bilaga som MARPOL-konventionen med de ändringar och tillägg som följer av MARPOL-protokollet. Konventionen och protokollet skall läsas och tolkas som ett enda instrument.

Artikel II innehåller den i avsnitt 3.1 berörda bestämmelsen om uppskov med tillämpningen av bilaga II till MARPOL-konventionen. Uppskovet är, som har nämnts, tre år från dagen för MARPOL-protokollets ikraftträdande eller den längre tid som kan komma att beslutas inom IMCO:s havsmiljökommitté med en majoritet av två tredjedelar av de fördragsslutande parterna.

Genom artikel III ändras den punkt i artikel 11 i MARPOL-konventionen som avser skyldigheten för fördragsslutande stat att underrätta IMCO om icke-statliga organ som har bemyndigats att på administrationens vägnar vidta åtgärder i frågor som rör utformning, konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar skadliga ämnen. Genom ändringen, som har samband med ändringar i regel 4 i bilaga I angående besiktningar och inspektioner, åläggs parterna att underrätta IMCO också om de särskilda uppgifter som har delegerats och om villkoren för bemyndigandet.

I artiklarna IV-IX finns bestämmelser om tillträde till protokollet, ikraftträdande, ändring, uppsägning, depnering, registrering och språk.

Bestämmelserna om tillträde till protokollet (artikel IV) och ikraftträdande (artikel V) har berörts i det föregående. Tilläggas kan att, om stat tillträder protokollet sedan detta trätt i kraft, protokollet blir bindande för staten tre månader efter den dag då tillträdet skedde, dvs. tillträdesinstrumentet deponerades.

När det gäller ändringar i protokollet hänvisas i artikel VI till bestämmelserna i artikel 16 i MARPOL-konventionen. Detta innebär att i fråga om ändring i de tekniska bestämmelserna i bilagan till protokollet det i artikel 16 angivna förfarandet med godkännande genom tyst medgivande kan tillämpas. Reglerna i artikel XII om uppsägning av MARPOL-protokollet har samma sakliga innebörd som motsvarande regel i MARPOL-konventionen (artikel 18).

Vad därefter angår bilagan till MARPOL-protokollet finns där till att börja med en rad ändringar i eller tillägg till definitionerna i regel 1 i bilaga I till MARPOL-konventionen. Genom tillägg till punkt 8 klargörs att ändring av ett existerande oljetankfartyg så att det uppfyller föreskrifterna i regel 13 inte skall anses innefatta en väsentlig ändring som annars, enligt huvudregeln i punkt 6 d), medför att fartyget blir att hänföra till kategorien "nya fartyg". I punkt 23 görs ett förtydligande i fråga om definitionen av begreppet "fartygets vikt tomt". Nya definitioner har införts i 5 nya punkter (26-30). I punkt 26 ges - som undantag från punkt 6 - en definition av "nytt oljetankfartyg" i och för tillämpningen av de nya bestämmelserna om bl.a. SBT, COW och PL. I punkt 27 definieras - som undantag från definitionen i punkt 7 - "existerande oljetankfartyg" i och för tillämpningen av de nya bestämmelserna om bl.a. SBT, CBT och COW. Innebörden av dessa regler har berörts i det föregående. I punkt 28 har tagits upp en definition av "råolja" och i punkterna 29 och 30 definitioner av "råoljetankfartyg" resp. "produkttankfartyg". Sistnämnda tre definitioner har blivit nödvändiga på grund av de nya bestämmelserna om SBT, COW och CBT.

I reglerna 4 och 8 i bilaga I till MARPOL-konventionen, vilka regler avser besiktningar och oljeskyddscertifikatets giltighetstid, har gjorts en rad ändringar i särpande riktning. Dessutom har i dessa regler, liksom i reglerna 5 - 7, 15 och 20 oljeskyddscertifikatets beteckning jämkats (årtalet 1973 uteslutet).

Såvitt avser regel 4 har i punkt 1 b) möjligheten att utsträcka tiden mellan periodiska besiktningar tagits bort. Bestämmelserna i punkt 1 c) om mellanbesiktningar har i fråga om tidpunkter anpassats till motsvarande regler i 1974 års SOLAS-konvention samtidigt som de har kompletterats med anledning av de nya bestämmelserna om COW.

Punkt 3 har delats upp i fem punkter, a) - e). Under 3 a) har tagits upp de två första meningarna i förutvarande punkt 3, och under b) - d) nya bestämmelser. Sålunda har i punkt 3 b) förts in bestämmelser om stickprovsinspektioner som skall anordnas av administrationen under certifikatets giltighetstid för att säkerställa att fartyget och dess utrustning i alla avseenden vidmakthålls i tillfredsställande skick. Sådana inspektioner kan utföras antingen av administrationens egen personal eller av utomstående besiktningsmän eller organisationer eller, på administrationens begäran, av annan fördragsslutande parts myndigheter. Stickprovsinspektioner är obligatoriska för såvitt inte fartygets administration anordnar obligatoriska årliga besiktningar med tillämpning av punkt 1 i regel 4.

Ytterligare nyheter i regel 4 utgör reglerna i punkt 3 c) som avser det fall att en administration anlitar utomstående besiktningsmän eller organisationer, exempelvis klassificeringssällskap, för att utföra besiktningar och inspektioner. För dessa fall föreskrivs att administrationen under alla förhållanden skall bemyndiga besiktningsmannen eller organisationen dels att kräva att ett fartyg undergår reparationer, dels att utföra besiktningar och inspektioner på begäran av myndigheterna i en hamnstat. Dessa krav får ses mot bakgrund av den nya reglering som har ta-

gits upp i punkt 3 d) och som skall beröras i det följande. I punkt 3 c) har slutligen, liksom i artikel III, föreskrivits att IMCO skall underrättas om de särskilda uppgifter som har delegerats till besiktningsmän och organisationer och om villkoren för bemyndigandet.

Punkt 3 d) i regel 4 reglerar det fall att en utomstående besiktningsman eller organisation finner att ett fartyg eller dess utrustning i väsentliga avseenden inte överensstämmer med uppgifterna i certifikatet eller att förhållandena är sådana att fartyget inte kan gå till sjöss utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön. I sådana fall skall besiktningsmannen eller organisationen underrätta administrationen och se till att åtgärder vidtas för att avhjälpa bristen. Om sådana åtgärder inte vidtas, skall certifikatet återkallas och administrationen underrättas omedelbart. Också hamnstatsmyndigheterna skall underrättas omedelbart, om fartyget befinner sig i en annan fördragsslutande parts hamn. I fråga om hamnstatens befattning med sådana ärenden föreskrivs i punkt 3 d) att, när administrationens representant eller en av administrationen utsedd utomstående besiktningsman eller organisation har underrättat vederbörande myndigheter i hamnstaten, dennas regering skall lämna allt bistånd för att åtgärder enligt regel 4 skall kunna verkställas. Om nödvändigt skall hamnstatens regering se till att fartyget inte avgår förrän det kan gå till sjöss eller förflytta sig till närmaste lämpliga reparationsvarv utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön.

Punkt 3 e) i regel 4 motsvarar i huvudsak sista meningen i förutvarande punkt 3. I ett tillägg inskräps administrationens ansvar för besiktnings- och inspektioners fullständighet och effektivitet, vilket gäller också i de fall då utomstående besiktningsmän eller organisationer anlitas.

I punkt 4 har nya bestämmelser tagits upp under a) och c), medan bestämmelsen i förutvarande punkt 4 nu har pla-

cerats under b) och har skärpts. Till att börja med slås i punkt 4 a) fast att fartyget och dess utrustning skall hållas i sådant skick att det uppfyller föreskrifterna i MARPOL-protokollet. Därigenom skall säkerställas att fartyget i alla avseenden förblir lämpat för sjöfart utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön.

Efter besiktning får enligt punkt 4 i regel 4 i bilaga I till MARPOL-konventionen ingen väsentlig ändring av besiktigade förhållanden göras utan administrationens medgivande, utom direkt utbyte av utrustning eller anordningar. Enligt den lydelse som bestämmelsen erhållit i punkt 4 b) i regel 4 i MARPOL-protokollet avser förbudet alla ändringar, dvs. inte bara - som förut - väsentliga ändringar, förutsatt att administrationens medgivande inte föreligger och att det inte är fråga om direkt utbyte.

I punkt 4 c) ges nya bestämmelser om de åtgärder som skall vidtas när ett fartyg har varit utsatt för en olyckshändelse eller en defekt upptäcks som i väsentlig mån påverkar fartygets behöriga skick eller utrustningens effektivitet eller fullständighet. I ett sådant läge skall fartygets befälhavare eller ägare snarast möjligt rapportera till den som har utfärdat certifikatet, varefter denne skall se till att en utredning görs för att klarlägga om en besiktning som avses i punkt 1 i regel 4 är nödvändig. Befinner sig fartyget i en fördragsslutande parts hamn, skall befälhavaren eller ägaren också omgående rapportera till hamnstatens myndigheter, och det åligger av administrationen anlitad besiktningssman eller organisation att förvissa sig om att sådan rapport avgivits.

Bestämmelserna i regel 8 om certifikatets giltighetstid har förenklats och samtidigt skärpts. Förutvarande punkterna 1-4 har ersatts av en ny punkt 1 som innebär att möjligheterna att förlänga giltighetstiden utöver den längsta medgivna (fem år) har tagits bort. Punkt 2 motsvarar förut-

varande punkt 5. Här behandlas vissa fall då certifikatet upphör att gälla. Enligt punkt 3 upphör certifikatet att gälla också när fartyget övergår till annan stats flagga, vilket är en skärpning av vad som gäller enligt förutvarande punkt 7. Nytt certifikat utfärdas i fall av flaggbyte först sedan den nya administrationen förvissat sig om att fartyget uppfyller föreskrifterna i regel 4 punkterna 4 a) och b). I punkt 3 regleras slutligen vissa fall då den tidigare administrationen skall tillhandahålla den nya administrationen underlag för certifieringen.

Reglerna 13 och 13A-E ersätter förutvarande regel 13 i bilaga I till MARPOL-konventionen om segregerad barlast i oljetankfartyg. Sistnämnda regel föreskriver att alla nya oljetankfartyg på minst 70 000 ton dödvikt skall vara försedda med SBT. Med nya fartyg förstås här fartyg som har kontrakterats efter den 31 december 1975 eller kölsträckts (om kontrakt saknas) efter den 30 juni 1976 eller levererats efter den 31 december 1979. Med nybyggda fartyg jämställs fartyg som har undergått väsentlig förändring.

I regel 13 har nu tagits upp de grundläggande föreskrifterna om SBT, CBT och COW varvid föreskrifterna har grupperats efter fartygstyp.

I den första gruppen, som omfattar punkterna 1-6, behandlas nya oljetankfartyg. Enligt punkt 1 skall varje nytt råoljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt och varje nytt produkt-tankfartyg på minst 30 000 ton dödvikt vara utrustat med SBT. Med nya fartyg avses i detta sammanhang, liksom i övrigt i de nya föreskrifterna i reglerna 13, 13B och 13E och i regel 18 punkt 5, nybyggda fartyg som har kontrakterats efter den 1 juni 1979 eller kölsträckts efter den 1 januari 1980 (om kontrakt saknas) eller levererats efter den 1 juni 1982. Med nybyggda fartyg jämställs fartyg som har undergått väsentlig förändring, vartill inte räknas ändring som görs för att fartyget skall uppfylla SBT/COW/CBT-kraven. När det gäller föreskriften om SBT i punkt 1 i regel

13 gäller dock fortfarande den nyss angivna tidigare definitionen av "nya fartyg" såvitt avser oljetankfartyg om minst 70 000 ton dödvikt.

De närmare föreskrifterna i punkterna 2 och 3 om de segregerade tankarnas minimikapacitet och om förbudet att annat än undantagsvis, vid exceptionellt svåra väderleksförhållanden, ta in barlastvatten i lasttankar överensstämmer i allt väsentligt med föreskrifterna i förutvarande punkterna 2 och 3. När det gäller fartyg vars längd är mindre än 150 meter skall enligt punkt 5 de segregerade barlastförhållandena vara godkända av administrationen men föreskrifterna i punkt 2 behöver inte vara uppfyllda. I punkt 4 ges en kompletterande föreskrift för nya råoljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt. Enligt denna föreskrift får den barlast som vid exceptionellt svåra väderleksförhållanden får tas in i andra tankar än segregerade barlasttankar, bara tas in i lasttankar som före avgång från lossningshamn eller -terminal har rengjorts medelst COW. Ett tillräckligt antal på sådant sätt rengjorda tankar bör alltså alltid finnas tillgängligt på ifrågavarande tankfartyg. Punkt 6 handlar om COW och föreskriver att nya råoljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt skall ha COW-utrustning. Administrationen skall se till att denna utrustning i allt uppfyller de närmare föreskrifterna om COW (i regel 13B) inom ett år efter det att fartyget först transporterade råolja eller i slutet av den tredje resa på vilken fartyget transporterade olja som är lämplig för COW, om sistnämnda tidpunkt infaller senare. Vidare föreskrivs i punkt 6 att nya oljetankfartyg, som skall ha COW-utrustning, skall använda utrustningen i enlighet med regel 13B, försåvitt fartyget inte transporterar sådan råolja som är olämplig för COW.

Den andra gruppen föreskrifter i regel 13 (punkterna 7-9) avser existerande råoljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt. Föreskrifterna innebär att dessa tankfartyg från och med MARPOL-protokollets ikraftträdande skall vara försedda med SBT, varvid föreskrifterna i punkterna 2 och 3 skall

iakttas (punkt 7). I stället för SBT medges i punkt 8 användning av COW enligt regel 13B, förutsatt att fartyget inte är avsett för transport av råolja som inte lämpar sig för COW, och i stället för både SBT och COW medges i punkt 9 användning av CBT enligt närmare föreskrifter i regel 13A. CBT får dock bara användas som alternativ till SBT och COW under en övergångstid, som är två år från MARPOL-protokollets ikraftträdande i fråga om fartyg på minst 70 000 ton dödvikt och fyra år från ikraftträdandet i fråga om fartyg som har 40 000 ton dödvikt eller mer men mindre än 70 000 ton dödvikt.

I den tredje gruppen föreskrifter (punkt 10) behandlas existerande produkttankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt. Sådana fartyg skall ha SBT eller - utan tidsbegränsning - CBT.

I punkt 11 slutligen anges de förutsättningar under vilka oljetankfartyg skall anses vara SBT-tankfartyg, trots att de inte är sådana att de enligt föreskrifter i regel 13 skall vara SBT-fartyg. Punkt 11 överensstämmer i sak med förutvarande punkt 4.

Regel 13A innehåller närmare föreskrifter om CBT. Punkt 1 anger att ett CBT-tankfartyg skall ha lasttankar som är avdelade uteslutande för transport av ren barlast och som i fråga om kapacitet uppfyller kraven i regel 13 punkterna 2 och 3 i fråga om segregerade barlasttankar. För CBT krävs alltså inte att fartyget är utrustat med tankar som från början eller genom ombyggnad inrättats för segregerad barlast och har eget rörledningssystem. För CBT används befintliga lasttankar och rörledningar som reserveras för ren barlast. CBT tar alltså, till skillnad från SBT, inte sikte på fartygets konstruktion, utan på hur fartyget används. Enligt punkt 2 i regel 13A skall arrangemang och operatiionella metoder för CBT-tankfartyg uppfylla de krav som ställs upp av administrationen och som i vart fall skall innehålla de föreskrifter i en specifikation för CBT-tankfartyg som antogs av konferensen (resolution nr 14) men som får ändras

av IMCO. Enligt punkt 3 skall ett CBT-tankfartyg vara utrustat med en oljehaltmätare, som är godkänd av administrationen enligt av IMCO rekommenderad specifikation, för att möjliggöra kontroll av oljehalten i barlastvatten som släpps ut. En sådan oljehaltmätare skall installeras senast vid det första planenliga varvsbesök som fartyget gör efter MARPOL-protokollets ikraftträdande. Intill dess skall genom okulärbesiktning omedelbart före utsläpp av barlastvatten kontrolleras att ingen olja har kommit ut i vattnet. I punkt 4 föreskrivs att CBT-tankfartyg skall vara försedda med ett särskilt supplement till oljedagboken (enligt bilag III till bilaga I) för CBT-operationer.

Regel 13B upptar närmare föreskrifter om COW. I punkt 1 slås fast att varje COW-installation som krävs i regel 13 punkt 6 eller 8 skall uppfylla föreskrifterna i regel 13B. Enligt punkt 2 skall COW-installationen med tillhörande utrustning och arrangemang uppfylla administrationens krav. Dessa skall i vart fall innehålla de föreskrifter i en COW-specifikation som antogs av konferensen (resolution nr 15) men som får ändras av IMCO. I punkt 3 ges en av säkerhetsskäl motiverad föreskrift om att varje last- och sloptank på fartyg som tillämpar COW skall vara utrustad med IGS i enlighet med tillämpliga bestämmelser i SOLAS-konventionen och SOLAS-protokollet. Med avseende på barlastresor föreskrivs i punkt 4 att lasttankar med tillräcklig kapacitet skall vara COW-behandlade före sådana resor, så att barlastvatten behöver tas in bara i sådana tankar. I punkt 5 ges föreskrifter om att fartyg skall vara försedda med en COW-handbok och ett särskilt supplement till oljedagboken för COW-operationer.

Vissa undantag från föreskrifterna i regel 13 görs för existerande tankfartyg i reglerna 13C och 13D.

Regel 13C avser de fall då ett existerande oljetankfartyg används uteslutande i särskild fart antingen mellan hamnar eller terminaler inom en fördragsslutande stats område,

eller mellan hamnar eller terminaler i fördragsslutande staters områden, förutsatt i sistnämnda fall att resan helt och hållet görs inom ett specialområde som avses i regel 10 punkt 1 (exempelvis Östersjöområdet) eller inom gränser som kan komma att fastställas genom beslut av IMCO. I dessa fall gäller enligt punkt 1 undantag från föreskrifterna i punkterna 7-10 i regel 13, under förutsättning att de i punkterna 2 och 3 angivna villkoren är uppfyllda.

Punkt 2 ställer upp som villkor för undantag enligt regel 13C för existerande oljetankfartyg i särskild fart, dels att lastningshamnar och -terminaler som anlöps av ifrågavarande fartyg har tillräckliga mottagnings- och behandlingsanordningar för barlast- och tankspolvatten, dels att allt sådant vatten behålls ombord på fartyget och avlämnas till mottagningsanordning och att vederbörande hamnstatsmyndigheter bestyrker anteckningen om avlämnandet i oljedagboken, dels att överenskommelse har träffats mellan administrationen och ifrågavarande hamnstatsregeringar om fartygets användning i särskild fart, dels att mottagningsanordningarna bedömts som tillräckliga och godkänts av regeringarna i de stater där anordningarna är belägna, dels att det på det internationella oljeskyddscertifikatet har intygats att fartyget används uteslutande i särskild fart. Dessutom skall fartyget enligt punkt 3 vara försett med ett särskilt supplement till oljedagboken.

Föreskrifterna i regel 13D avser existerande oljetankfartyg med särskilda barlastarrangemang. Härmed avses fartyg vilkas konstruktion eller användning är sådan att de inte behöver tillgripa vattenbarlast för att tillgodose kraven på djupgående och trim. Om de för SBT-tankfartyg föreskrivna kraven i dessa hänseenden är uppfyllda, anses ett existerande oljetankfartyg med särskilda barlastarrangemang enligt punkt 1 utgöra ett SBT-fartyg enligt punkt 7 i regel 13 (som handlar om råoljetankfartyg på minst 40 000 ton dödvikt). Förutsättning härför är dels att operationella metoder och barlastarrangemang har godkänts av administrationen, dels att överenskommelse mellan administrationen och regeringarna

i berörda hamnstater har träffats i de fall då kraven på djupgående och trim skall uppfyllas genom operationella metoder, dels att det på det internationella oljeskydds-certifikatet har intygats att fartyget har särskilda barlastarrangemang. Punkt 2 innehåller ett mot regel 13 punkt 3 svarande förbud att annat än undantagsvis ta in barlastvatten i lasttankar. Enligt punkt 3 åligger det den administration, som på ett oljeskyddscertifikat har intygat att fartyget har särskilda barlastarrangemang, att tillställa IMCO närmare uppgifter härom så att de fördragsslutande parterna kan informeras.

Regel 13E innehåller de inledningsvis berörda föreskrifterna om PL. De är tillämpliga på nya oljetankfartyg som enligt regel 13 skall vara försedda med SBT, dvs. råoljetankfartyg på minst 20 000 ton dödvikt och produkttankfartyg på minst 30 000 ton dödvikt (punkt 1). De tekniska föreskrifterna om PL är upptagna i punkterna 2-4.

I regel 18, som handlar om pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar i oljetankfartyg, har två nya punkter (5 och 6) tagits upp. Enligt punkt 5 skall varje nytt oljetankfartyg som skall ha SBT eller som använder COW uppfylla vissa krav i fråga om pump- och rörledningssystemen. Sålunda skall oljeledningarna vara så utformade och installerade att mängden olja som blir kvar i ledningarna begränsas så mycket som möjligt. Vidare skall det finnas möjligheter att tömma alla lastpumpar och oljeledningar, när lossningen har avslutats. Oljerester från pumpar och ledningar skall kunna avlämnas både i land och till en tank ombord. Föreskrifterna om tömning av lastpumpar och oljeledningar gäller enligt punkt 6 också i fråga om existerande råoljetankfartyg som skall ha SBT eller som använder COW eller CBT.

I bihang II till bilaga I har vissa ändringar gjorts för att anpassa formuläret för det internationella oljeskyddscertifikatet till de nya bestämmelserna i bilaga I. I samma syfte har formuläret till oljedagbok - bihang III till bilaga I - utökats med formulär till tre nya supplement som är avsedda för CBT, COW resp. fartyg i särskild fart.

## 5 Gällande rätt

### 5.1 Lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

#### 5.1.1 Inledning

Bestämmelser om förbud mot utsläpp av olja, toalettavfall och fast avfall samt om omhändertagande av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten och av annat avfall från fartygs drift, m.m. finns i lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet (ändrad 1979:463, i det följande benämnd 1976 års lag) och i förordningen (1976:573) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet (ändrad 1979:465, i det följande benämnd 1976 års förordning). Författningarna bygger på Helsingforskonventionen.

Vidare finns i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1979:462, i det följande benämnd 1972 års lag) och i kungörelsen (1972:278) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1979:464, i det följande benämnd 1972 års kungörelse) bestämmelser om dels förbud mot utsläpp av olja från fartyg på det fria havet utanför Östersjöområdet, dels fartygs konstruktion och utrustning, oljedagbok och särskilda åtgärder mot vattenförorening från fartyg, m.m. Författningarna bygger på oljeskyddskonventionen med däri fram t.o.m. år 1971 beslutade ändringar.

#### 5.1.2 1976 års lagstiftning

Enligt 1 § gäller 1976 års lag åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet och Sveriges sjöterritorium utanför detta (dvs. inom Östersjön och inloppet till denna upp till en linje i höjd med Skagen och Göteborg samt inom svenskt inre vatten och svenskt vatten utanför Bohuskusten).

Enligt 2 § gäller 1976 års lag dock inte i fråga om

- utsläpp som avses i miljöskyddslagen (1969:387),
- dumpning som avses i lagen (1971:1154) om dumpning av avfall i vatten,
- sådant utsläpp av skadliga ämnen som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, inte landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar, eller
- utsläpp av skadliga ämnen för behörig vetenskaplig forskning angående bekämpning eller kontroll av förorening.

I 3 § 1976 års lag finns vissa definitioner. Med Östersjöområdet förstås den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen vid 57° 44,8' nord. Definitionen på fartyg omfattar även svävare och fast eller flytande plattform samt annan flytande anordning som används till sjöss. Vidare omfattar definitionen på olja petroleumprodukter av varje slag, dock inte petrokemiska produkter.

Enligt 4 § 1976 års lag får olja inte släppas ut från fartyg utan skall behållas ombord och inte avlämnas annat än till föreskriven mottagningsanordning. I fråga om utsläpp av olja från fast eller flytande plattform och från annat fartyg som inte är oljetankfartyg och har en bruttodräktighet som understiger 400 registerton gäller dock i stället för 4 § lagen de föreskrifter som sjöfartsverket meddelar (2 § 1976 års förordning).

I 5 § 1976 års lag föreskrivs att toalettavfall inte får släppas ut från fartyg annat än under förhållanden som anges i föreskrifter av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Enligt 4 § 1976 års förordning meddelas sådana föreskrifter av sjöfartsverket efter samråd med statens naturvårdsverk. Vidare får enligt sistnämnda paragraf naturvårdsverket efter samråd med sjöfartsverket meddela

föreskrifter om tyvgodkännande av reningsverk och andra system för toalettavfall.

6 § 1976 års lag innehåller ett förbud mot utsläpp från fartyg av annat fast avfall än matrester. Utsläpp av matrester skall dock ske så långt som möjligt, dock minst tolv nautiska mil, från närmaste land.

I 8 § 1976 års lag bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter för att förebygga att vattnet förorenas av annat avfall som härör från fartygs drift än olja, toalettavfall eller fast avfall. Enligt 6 § 1976 års förordning meddelas sådana föreskrifter av naturvårdsverket efter samråd med sjöfartsverket.

I 9-14 §§ 1976 års lag och 7-16 §§ 1976 års förordning finns bestämmelser i fråga om mottagning och behandling av oljerester, toalettavfall och fast avfall. Bestämmelserna innebär i huvudsak följande.

Anordning för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på platser inom Sveriges territorium där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Ansvarig för att behövlig mottagnings- och behandlingsanordning finns är den som lastar ut olja resp. den som driver reparationsverksamheten. Därutöver föreskrivs att anordning för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även i annat fall, nämligen på platser där 1. oljetankfartyg lastas med annat än olja, 2. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen lastas, 3. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras och 4. annat fartyg än oljetankfartyg repareras. Ansvarig för att det förorenade vattnet kan tas emot och i förekommande fall behandlas är i fall 1. avlastaren, 2. hamnens innehavare, 3. den som driver bunkringsverksamheten och 4. den som driver reparationsverksamheten.

För omhändertagande av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg får avgift inte tas ut. Från denna regel

finns dock två undantag. Sålunda får den som driver verksamhet med reparation av fartyg ta ut avgift för omhändertagande av sådana rester av olja som efter tömning av tankarna med fartygets pumpanordningar finns kvar i tankarna. Vidare får innehavare av hamn, i samband med att fartyg som får föra vatten i bränsletank lastas, ta ut avgift av fartygets avlastare för mottagning eller behandling av förorenat barlast- eller tankspolvatten, om inte avlastaren gentemot innehavaren av hamnen har åtagit sig att ombesörja mottagningen eller behandlingen.

Den som avlämnar oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten till mottagningsanordning skall lämna sådan uppgift om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet som har betydelse för behandlingen. Om sådan uppgift lämnas får den som svarar för anordningen inte vägra att ta emot förorenat vatten från fartyg.

Om behövlig anordning för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten inte finns, får sjöfartsverket vid vite förbjuda att olja lastas, fartyg repareras eller annan verksamhet bedrivs som kan förorsaka förorening genom olja. Meddelas inte förbud får verket vidta åtgärder för att inrätta eller driva anordningen på bekostnad av den som har att svara för denna.

Närmare föreskrifter om utformning och drift av mottagnings- och behandlingsanordningar meddelas av sjöfartsverket. Om prövningsskyldighet för upplag eller anläggning för behandling av oljeavfall och anmälningsskyldighet för anläggning för central uppsamling av sådant avfall finns dock särskilda föreskrifter i miljöskyddslagen (1969:387) och miljöskyddskungörelsen (1969:388).

I fråga om omhändertagande från fartyg av oljeavfall från fartygs maskinrum o.d., toalettavfall och fast avfall finns bestämmelser i 8 a § renhållningskungörelsen (1974:1024).

I 17-23 §§ 1976 års lag och 17-24 §§ 1976 års förordning finns bestämmelser om bl.a. särskilda åtgärder mot vattenförorening från fartyg, tillsyn över lagens efterlevnad samt om besvär, ansvar m.m. Bestämmelserna överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande bestämmelser i 1972 års lag och 1972 års kungörelse (se redogörelsen för dessa författningar).

1976 års lag trädde i kraft, såvitt avser utsläpp, mottagning och behandling av olja, den 1 april 1977 och i övrigt den 1 januari 1977. Anmärkas bör att äldre bestämmelser (dvs. 1972 års lag) dock gäller i fråga om utsläpp på det fria havet från fartyg som hör hemma i land som inte tillämpar Helsingforskonventionen.

#### 5.1.3 1972 års lagstiftning

Enligt 1 § första stycket 1972\_års\_lag får på det fria havet utanför Östersjöområdet olja inte tömmas ut från tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton eller annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton. Vidare skall utflöde av olja från sådant fartyg förhindras så långt det är möjligt. I paragrafens andra stycke anges att det för Östersjöområdet och Sveriges sjöterritorium utanför detta finns vissa bestämmelser i 1976 års lag.

Därutöver föreskrivs i 2 § 1972 års kungörelse att bestämmelserna i 1 § första stycket 1972 års lag skall tillämpas också i fråga om svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet under 150 registerton och i fråga om annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton och en maskinstyrka av minst 400 effektiva hästkrafter. Sjöfartsverket får dock medge undantag från bestämmelserna i 2 § 1972 års kungörelse.

I 2 § 1972 års lag anges vissa undantag från förbudet att tömma ut olja från fartyg. Enligt denna paragraf får på det fria havet utanför Östersjöområdet tömmas ut

1. oljehaltig blandning från annat fartyg än tankfartyg, under förutsättning att

- fartyget är under gång,
- blandningen aldrig töms ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,
- oljan utgör mindre än en tiotusendel av blandningen, och
- uttömningen sker så långt från närmaste land som omständigheterna medger,

2. slagvatten innehållande olja som har runnit eller läckt från utrymme för framdrivningsmaskineri i tankfartyg, om vattnet töms ut under de förutsättningar som anges under 1,

3. annan olja från tankfartyg än som avses under 2, under förutsättning att

- fartyget är under gång,
- oljan aldrig töms ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,
- den sammanlagda mängd olja som töms ut under en barlastresa inte överstiger en femtontusendel av fartygets lastförmåga, och
- fartyget befinner sig minst 50 nautiska mil från närmaste land.

Med olja förstås enligt 3 § 1972 års lag råolja, smörjolja, dieselolja och annan brännolja enligt bestämmelser som meddelas av regeringen. Med oljehaltig blandning avses varje blandning som innehåller olja.

I fråga om förbud mot utsläpp av annat avfall som härrör från fartygs drift än olja meddelas enligt 4 § 1972 års kungörelse föreskrifter av chefen för marinen när det gäller örlogsfartyg och av statens naturvårdsverk när det gäller andra fartyg. De båda myndigheterna skall därvid samråda med varandra samt med socialstyrelsen och sjöfartsverket. Enligt

motivuttalanden avses med uttrycket "fartygs drift" fartygs normala användning. Bestämmelsen medger att föreskrifter meddelas inte bara om utsläpp av avfall från fartygs framdrivning utan även om utsläpp av exempelvis sopor, toalettavfall och avfall från annan last än olja i lagens mening, såsom kemikalier och kemikalierester. För tiden till dess föreskrifter härom har trätt i kraft gäller enligt punkt 4 övergångsbestämmelserna till 1972 års kungörelse såsom föreskrifter sådana länsstyrelsebeslut som har meddelats med stöd av 3 § kungörelsen (1958:191) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Bestämmelserna i 5-7 §§ 1972 års lag och 5-8 §§ 1972 års kungörelse handlar om bl.a. fartygs konstruktion och utrustning för att förebygga eller begränsa vattenförorening och om certifikat som visar att sådana bestämmelser är uppfyllda. Av bestämmelserna framgår bl.a. följande.

Föreskrifter i fråga om fartygs konstruktion och utrustning och i fråga om certifikat som avses i artikel VI a i oljeskyddskonventionen (enligt 1971 års ändringar) meddelas av sjöfartsverket efter samråd med statens naturvårdsverk.

Svenskt fartyg får användas till sjöfart endast om det är konstruerat och utrustat enligt nyss nämnda föreskrifter. Vidare gäller att svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton inte får användas till sjöfart, om det saknar föreskrivet certifikat.

Tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton får inte anlöpa eller uppehålla sig inom sådan del av Sveriges sjöterritorium eller sådan lastnings- eller lossningsplats till sjöss under svensk kontroll som sjöfartsverket har bestämt, om fartyget saknar föreskrivet certifikat eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet. Sjöfartsverket får dock medge undantag från förbudet, om det på annat sätt visas att fartyget uppfyller fordringarna enligt artikel VI a i oljeskyddskonventionen eller om i övrigt särskilda skäl föreligger. Det bör anmärkas att - för tiden

till dess artikel VI a i konventionen har trätt i kraft - bestämmelserna gäller utländskt fartyg endast om det hör hemma i land som redan tillämpar artikeln (punkt 5 övergångsbestämmelserna till 1972 års kungörelse).

Enligt 8 § 1972 års kungörelse får svenskt fartyg inte föra vatten i bränsletank. Sjöfartsverket får dock medge undantag från förbudet.

I 8 § 1972 års lag och 9 och 14 §§ 1972 års kungörelse finns bestämmelser om oljedagbok. Enligt dessa bestämmelser skall på svenskt tankfartyg och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, för vilket olja används som bränsle för framdrivningen, av befälhavaren eller under hans tillsyn föras oljedagbok enligt föreskrifter som meddelas av sjöfartsverket efter samråd med tullverket. För kontrollen av oljedagböckerna meddelar sjöfartsverket anvisningar efter samråd med rikspolisstyrelsen och tullverket.

Bestämmelser om särskilda åtgärder mot förorening, bl.a. förbud och förelägganden som är påkallade för att hindra eller begränsa utsläpp, finns i 11-14 §§ 1972 års lag och 11 och 12 §§ 1972 års kungörelse. De åtgärder som enligt 11 § lagen kan vidtas är

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att använda viss utrustning,
3. föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg,
4. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan uppehållsplats,
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
6. föreläggande att läktra olja eller annat som är skadligt,
7. föreläggande om att lastning, lossning, läktring eller bunkring skall avbrytas,
8. föreläggande om annan åtgärd för att hindra eller begränsa utsläpp av olja eller annat som är skadligt.

I nämnda bestämmelser anges vidare de myndigheter - i första hand sjöfartsverket - som får meddela förbud och förelägganden. Vidare anges de åtgärder som kan tillgripas om någon underlåter att inom förelagd tid vidta åtgärd som åligger honom enligt meddelat beslut.

Vidare finns i 14 a § 1972 års lag och 12 b § 1972 års kungörelse föreskrifter om skyldighet att rapportera vattenföroreningar, händelser som innebär risk för sådana föroreningar, m.m.

I 15-26 §§ 1972 års lag och 13-16 §§ 1972 års kungörelse finns bestämmelser om tillsyn över lagens efterlevnad samt om besvär, ansvar m.m.

I den mån inte annat är föreskrivet utövas tillsynen över efterlevnaden av lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna av chefen för marinen i fråga örlogsfartyg och av sjöfartsverket i fråga om andra fartyg (13 § 1972 års kungörelse).

Beträffande ansvarsbestämmelserna bör nämnas följande. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om förbud mot utsläpp av olja eller annat avfall från fartyg döms till böter eller fängelse i högst ett år (21 § 1. och 2. 1972 års lag). Har befälhavaren eller det befäl till vilket denne har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av olja eller avfall brutit i den tillsyn som erfordras för att oljan eller avfallet inte skall komma ut från fartyget i strid mot bestämmelserna, döms denne till samma påföljd (22 § 1972 års lag). Även fartygets redare eller ägare kan dömas till nämnda påföljd, om denne haft eller bort ha vetskap om gärningen (24 § 1972 års lag). Motsvarande straffbestämmelser finns i 1976 års lag (19, 20 resp. 23 §).

## 5.2 Lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten

Enligt lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall

i vatten (ändrad senast 1976:8) är det förbjudet att inom Sveriges sjöterritorium från fartyg, luftfartyg eller annat transportmedel släppa ut (dumpa) avfall, vare sig det är fast ämne, vätska eller gas. Dumpning får inte heller ske från svenskt fartyg eller luftfartyg i det fria havet. Vidare föreskrivs i lagen att avfall som är avsett att dumpas i det fria havet inte får föras ut ur landet (1 §). Regeringen eller den myndighet som regeringen utser kan medge undantag från dumpningsförbudet om dumpningen kan ske utan olägenhet från miljöskyddssynpunkt (3 § första stycket). Lagen är inte tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljealtig blandning som avses i 1976 års lag eller 1972 års lag och inte heller på avfall som härrör från fartygs drift (2 §).

### 5.3 Kommunala renhållningslagen, m.m.

I 4 § kommunala renhållningslagen (1970:892, ändrad senast 1975:338) finns bestämmelser om det s.k. kommunala renhållningsmonopolet.

Enligt 4 § första stycket kommunala renhållningslagen är kommun skyldig att till behandlingsanläggning eller upplagsplats forsla orenlighet som härrör från hushåll samt hushållsavfall och därmed jämförligt avfall, om inte regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver annat. Enligt 4 § andra stycket bemyndigas regeringen föreskriva att vid bebyggelse förekommande annan orenlighet och annat avfall än som avses i första stycket skall forslas bort genom kommunens försorg. När orenlighet och avfall skall forslas bort genom kommunens försorg, får annan person än den kommunen anlitar för detta ändamål inte ta befattning därmed (4 § tredje stycket).

Enligt 8 a § första stycket renhållningskungörelsen (1974:1024, omtryckt 1975:344, ändrad senast 1978:613) skall från fartyg, som ligger i hamn, genom kommunens försorg tas emot och forslas bort sådant oljeavfall, toalettavfall och fast avfall som det är förbjudet att släppa ut enligt 1976 års lag eller enligt föreskrift som har meddelats med stöd av lagen.

Detta gäller dock inte oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten som avses i 9 § 1976 års lag. I 8 a § andra stycket föreskrivs att innehavare av hamn, som inte är kommunägd, för kommunen skall ange behovet av renhållningstjänster i den ordning som kommunen bestämmer.

Kommunens rätt att ta ut avgifter för renhållningen regleras i lagen (1965:54) om kommunala renhållningsavgifter (ändrad 1970:894). Bestämmelserna innebär i huvudsak följande. Kommunen får besluta att avgift skall utgå för bortforsling, omhändertagande och oskadliggörande av orenlighet och avfall som uppsamlas inom kommunen enligt bl.a. kommunala renhållningslagen. Avgiften skall betalas till kommunen eller till den som utför renhållningen på uppdrag av kommunen (1 §). Den skall vara årlig eller på annat sätt periodisk (2 §). Avgiften skall utgå enligt taxa som fastställs av kommunens fullmäktige (3 §).

Bestämmelser om hamnavgifter o.d. finns i kungörelsen (1950:152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (ändrad senast 1977:872). Någon bestämmelse om förbud mot att vid sidan av sådana avgifter ta ut särskild avgift för omhändertagande av sådant avfall som anges i 8 a § renhållningskungörelsen finns inte. I prop. 1975/76:5 (s. 89 och 92) underströk dock föredraganden vikten av att kostnaderna för omhändertagande av sådant avfall inte täcks genom uttag endast för fartyg som lämnar avfallet. I stället borde för den renhållning som erbjuds sjöfarten via hamnarna tas ut ersättning enligt de grunder som anges i kungörelsen om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter. Enligt föredraganden talade en rad skäl, inte minst av praktisk natur, för att avgift enligt lagen om kommunala renhållningsavgifter för omhändertagande och annan behandling av oljerester från fartyg borde belasta hamnverksamheten. De kostnader som hamnarna förorsakades härigenom kunde sedan beaktas vid bestämning av hamnavgift, grundpenning eller motsvarande avgift (s. 89 i propositionen). Enligt föredraganden

borde samma principer i avgiftsfrågan i stort kunna tillämpas även i fråga om omhändertagande av toalettavfall och fast avfall från fartyg (s. 92 i propositionen).

Det bör anmärkas att riksdagen nyligen har antagit ett förslag till renhållningslag (prop. 1978/79:205, JoU 1978/79:35, rskr 1978/79:423). Lagen träder i kraft den 1 januari 1980 och ersätter bl.a. den kommunala renhållningslagen och lagen om kommunala renhållningsavgifter. Den nya lagstiftningen torde dock inte komma att medföra några principiella ändringar i de avseenden som är av intresse i förevarande sammanhang.

## 6 Yttranden

### 6.1 Remissyttranden

Frågan om Sveriges tillträde till 1978 års MARPOL- och SOLAS-protokoll har remissbehandlats i ett sammanhang och redovisas här på samma sätt. I frågan har yttranden inkommit från chefen för marinen, sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, generaltullstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, statens brandnämnd, sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05), Kusttankers intresseförening, de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges industriförbund, Sveriges kemiska industrikontor, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening och Kungl. Vetenskapsakademien. Vissa remissinstanser har överlämnat av dem inhämtade remissyttranden.

Ett svenskt tillträde till protokollen tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan. Sjöfartsverket och generaltullstyrelsen framhåller särskilt att Sveriges tillträde till protokollen är angeläget. Dessa remissinstanser understryker den positiva effekt som protokollen kommer att få på världshandelsflottans standard. Sjöfartsverket förutspår även en viss positiv effekt för svensk varvsindustri, eftersom reglerna om SBT med PL, CBT och COW med IGS sannolikt påskyndar utskrotningen av äldre tankfartyg.

Statens naturvårdsverk, Nordiska oljeskyddsunionen och Svenska hamnförbundet noterar med tillfredsställelse att tillämpningen av bilaga II till MARPOL-konventionen skall uppskjutas i minst tre år från MARPOL-protokollets ikraftträdande, då sannolikheten för att MARPOL-bestämmelserna i övrigt skall kunna träda i kraft på avsedd tid därigenom

anses öka. Enligt naturvårdsverket bör denna tid vara tillräcklig för att praktiskt genomföra de åtgärder som krävs för att uppfylla kraven i protokollet. Sveriges kemiska industrikontor, som begränsar sitt yttrande till vad som sägs i MARPOL-protokollet om bilaga II till MARPOL-konventionen, välkomnar bestämmelsen i artikel II i MARPOL-protokollet om ett uppskjutande av ikraftträdandet av bilaga II och ser i detta hänseende intet hinder mot ett svenskt tillträde till protokollet. Kungl. Vetenskapsakademien konstaterar däremot med beklagande att förutsättningarna för bättre kontroll av andra flytande kemikalier som transporterats i bulk tydligen ännu inte föreligger. Svenska kommunförbundet förutsätter att Sverige verkar för att Helsingforskonventionens bestämmelser om kemikaliebulfartyg sätts i kraft senast då MARPOL-konventionen blir gällande.

Såvitt avser tillämpningen av protokollens bestämmelser framhåller sjöfartspolitiska utredningen, Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening att, när de tillstyrker eller lämnar utan erinran att Sverige tillträder protokollen, detta sker under förutsättning att protokollens bestämmelser inte börjar tillämpas av Sverige förrän ett internationellt ikraftträdande har uppnåtts. Vikten härav betonas även av två remissinstanser som har yttrat sig till kommerskollegium (Stockholms och Skånes handelkammare). Sveriges varvsindustriförening tillägger att, om man från svensk sida likväl avser att börja tillämpa protokollen från de vid TSPP-konferensen beslutade "target dates", oavsett om protokollen vid dessa tidpunkter har trätt i kraft internationellt, utländska fartyg bör behandlas på samma sätt som svenska. Kusttankers intresseförening påpekar att kraven enligt internationella överenskommelser bör ställas på alla nationers - alltså även icke-konventionsstaters - tankfartyg för att fartygen skall få anlöpa konventionsstats hamnar.

Sveriges redareförening finner det angeläget att Sverige inom ramen för IMCO verkar för att befintliga tankfartyg så snart som möjligt utrustas med SBT och COW, eftersom med

dessa installationer och arrangemang de bästa miljöskyddande effekterna torde kunna uppnås. Sveriges varvsindustriförening framhåller att bestämmelserna i MARPOL-protokollet i fråga om existerande fartyg förutsätter att operativa rutiner utförs noggrant för att avsedda miljöeffekter skall uppnås. Det är därför enligt föreningens mening viktigt att IMCO fortsätter sitt arbete på att internationellt förbättra kontrollen av bestämmelsernas efterlevnad.

#### 6.2 Skrivelser från sjöfartsverket och statens naturvårdsverk angående mottagning av kemikalierester från kemikalietankfartyg

Som framgår av avsnitt 2.2 godkände riksdagen MARPOL-konventionen utom såvitt avser flytande kemikalier som transporteras i bulk (bilaga II till konventionen). Skälet härför var att vissa problem av teknisk, praktisk och ekonomisk natur rörande mottagning och behandling av det kemiska avfallet ännu inte var lösta och att en lösning av dessa problem var en förutsättning för att konventionen i sin helhet skulle kunna godkännas, eftersom bilaga II till konventionen är av tvingande natur (departementschefens uttalande i denna fråga finns i prop. 1975/76:5, s. 83-84 och 89-92).

Mot denna bakgrund uppdrog statens naturvårdsverk 1977 åt K-konsult att göra en utredning om de tekniska möjligheterna att omhänderta och behandla rester av skadliga flytande kemikalier från tankfartyg i svenska hamnar. Utredningsuppdraget redovisades i en rapport från K-konsult den 9 september 1977.

För att få fram ytterligare nödvändigt utredningsmaterial uppdrog naturvårdsverket och sjöfartsverket hösten 1978 åt K-konsult att dels kartlägga i vilka svenska hamnar ämnen av de tre farligaste kategorierna, nämligen A-, B- och C-ämnen<sup>\*)</sup>, lastas eller lossas i bulk, dels undersöka de prak-

---

\*) Föreskrifterna i bilaga II till MARPOL-konventionen om flytande kemikalier bygger på en riskgradering i fyra olika kategorier, betecknade A - D med A som den farligaste kategorien.

tiska möjligheterna att omhänderta spolvätska efter lossning av A- och B-ämnena och ta fram underlag för en bedömning av kostnaderna härför. Det bör framhållas att utredningarna avsåg A-, B- och C-ämnena, eftersom mottagning och behandling av D-ämnena inte torde innebära några problem.

Rapporten över K-konsults första utredning och en delrapport över dess senare utredning behandlas i en skrivelse den 14 februari 1979 från sjöfartsverket. Vidare behandlas en preliminär slutrapport över K-konsults senare utredning i en gemensam skrivelse den 17 maj 1979 från naturvårdsverket och sjöfartsverket.

Av skrivelserna framgår att det i olika svenska hamnar hanteras sammanlagt omkring 3 A-ämnena, 10 B-ämnena och 12 C-ämnena. Enligt både naturvårdsverket och sjöfartsverket har det angivits flera alternativa metoder för att omhänderta och behandla vätska som innehåller rester av A- och B-ämnena. Metoderna är enligt verkens uppfattning acceptabla ur miljöskyddssynpunkt. Valet av metod är emellertid beroende även av tekniska och ekonomiska faktorer och torde få avgöras från fall till fall efter närmare utredning. Av vad verken anför framgår vidare att det inte torde föreligga några problem när det gäller mottagning och behandling av vätska innehållande C- eller D-ämnena. Sådan vätska kommer för övrigt sannolikt att behöva tas emot endast i begränsad utsträckning.

Enligt naturvårdsverket och sjöfartsverket bör som regel vätska innehållande rester av flytande skadliga kemikalier tas emot endast i samband med att fartyg lossas. Härigenom undviks att man vid en anordning måste kunna omhänderta vätska innehållande rester av alla de olika slag av kemikalier som ett fartyg kan tänkas ha transporterat under sin föregående resa. Verken anför vidare att det i de flesta fall synes vara ekonomiskt fördelaktigt att ordna mottagningen genom mobila anordningar (tankbilar etc.), eftersom den mängd vätska som skall tas emot mestadels inte är särskilt stor. Ett ytterligare skäl för att i första hand ut-

nyttja tankbilar etc. är att större investeringar i fasta anläggningar om möjligt bör uppskjutas till dess man har fått erfarenhet av mottagningsbehovet.

I sammanhanget bör även nämnas att det i skrivelsen den 17 maj 1979 också redovisas vissa beräkningar som K-konsult har gjort rörande kostnaderna för mottagning och behandling av vätska innehållande rester av skadliga flytande kemikalier. I vissa fall har utredaren beräknat kostnaderna i förhållande till produktens inköpspris eller till transportkostnaderna för produkten. Det framgår härvid att kostnaderna för mottagningen generellt sett uppgår till belopp som är mindre än en procent av inköpspriset och att kostnaderna för behandlingen i flertalet fall uppgår till belopp som svarar mot 2-10 procent av transportkostnaderna. Beträffande närmare uppgifter om de beräknade kostnaderna för mottagning och behandling av kemikalierester hänvisas till K-konsults kommande slutrapport.

### 6.3 Skrivelser från sjöfartsverket och Svenska hamnförbundet angående avgifter för omhändertagande av rester och avfall från fartygs drift

I skrivelse den 21 december 1978 hemställer sjöfartsverket att det införs en bestämmelse om förbud mot särskild avgift för omhändertagande av sådant avfall som avses i 10 § 1976 års lag (dvs. oljeavfall från fartygs maskinrum o.d., toalettavfall och fast avfall).

Inledningsvis framhåller sjöfartsverket att en förutsättning för minimering av föroreningarna utefter Sveriges kuster är att mottagningsanordningar av tillräcklig omfattning finns i alla svenska hamnar och att dessa anordningar kan utnyttjas utan särskild kostnad för fartygen. Enligt verkets uppfattning finns det f.n. tillräckliga mottagningsanordningar i de flesta svenska hamnar. För att anordningarna skall komma till användning i full utsträckning fordras att alla hamnar lojalt ordnar kostnadstäckningen för verksamhe-

ten enligt de intentioner som lagstiftaren har haft. Så har dock inte skett. De flesta svenska hamnar har ekonomiska svårigheter och befinner sig i en hård konkurrens med varandra och med andra transportmedel. Härvid ser man hamnavgifterna som ett betydelsefullt konkurrensmedel och stora ansträngningar görs för att hålla avgifterna så låga som möjligt. Av denna anledning tycks de flesta hamnar ha valt att inte utnyttja den möjlighet som har erbjudits att täcka kostnaderna för mottagning av avfall genom höjning av hamnavgiften. De flesta av dessa hamnar omhändertar ändå avfall utan att ta ut särskild kostnad, men vissa hamnar har börjat att debitera varje fartyg de kostnader som uppstår för omhändertagande av avfall från fartyget.

Enligt sjöfartsverket finns det stor risk att nämnda förhållanden leder till att det system av mottagningsanordningar som hittills anordnats inte kommer att utnyttjas i den utsträckning som är nödvändig för att bidra till den minskning av vattenförorening som har avsetts. I den situation som har uppstått finns det nämligen skäl att anta att fartygen kommer att undvika att lämna avfall i de hamnar där särskild avgift tas ut. Detta kan i bästa fall leda till en övervältring av renhållningsansvaret på de hamnar som hittills lojalt har tillämpat principen om avgiftsfri avlämning. Risken för att dessa hamnar under sådana förhållanden omprövar sin hållning och ser sig nödsakade att ta ut särskilda avgifter är härvid uppenbar. Inte heller kan man enligt verket bortse från att risken blir allt större för att avfall pumpas eller lämpas i sjön när möjligheterna att lämna det i land utan kostnad minskas.

Avslutningsvis framhåller sjöfartsverket att de skäl som vid tillkomsten av den ifrågavarande lagstiftningen talade för ett system utan särskilda kostnader för avlämning av avfall fortfarande äger giltighet. Enligt verkets mening är det från miljöskyddssynpunkt synnerligen viktigt att hålla fast vid denna princip. Principen har f.ö. hävdats av Sverige i olika internationella organ, t.ex. Helsingforskonventionens maritima arbetsgrupp.

Med anledning av sjöfartsverkets skrivelse har Svenska hamnförbundet i skrivelse den 2 mars 1979 avstyrkt att en bestämmelse om förbud mot särskild avgift införs. Som skäl för sin ståndpunkt anför förbundet att kostnaderna för omhändertagandet av visst avfall, nämligen oljeavfall från torrlastfartygens maskinrum, i realiteten inte alls torde påverka intresset av att lämna sådant avfall och att det är orimligt att i mindre eller medelstora hamnar med speciell trafik kräva att oljeavfallet tas emot utan särskild avgift.

Hamnförbundet åberopar förhållandena i Göteborgs hamn och i Haraholmen (Piteå) år 1978. Enligt förbundet har intresset för att avlämna oljeavfall i Göteborgs hamn varit litet trots att några särskilda avgifter inte har tagits ut, medan det har varit stort i Haraholmen där höga sådana avgifter debiterats. Vidare har det enligt förbundet förekommit att kostnaderna för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum har uppgått till avsevärt högre belopp än det som har erhållits genom hamnavgiften för fartyget.

För det fall ett förbud mot särskild avgift ändå införs föreslår förbundet att hamnarna ges möjlighet att få sina kostnader täckta på annat sätt än genom hamnavgifter, nämligen genom medel från en särskild fond som finansieras via den statliga fyravgiften. Fonden bör enligt förslaget förvaltas av sjöfartsverket och utbetalning av medel ske kalenderårsvis på basis av hamnens styrkta självkostnader.

## 7 Överväganden och förslag

### 7.1 Frågan om svenskt tillträde till MARPOL-protokollet

Inledningsvis kan konstateras att MARPOL-protokollet innehåller vissa ändringar i och tillägg till MARPOL-konventionen men i övrigt omfattar samtliga de bestämmelser och regler i konventionen som inte har ändrats. Det kan också erinras om att dåvarande regering i prop. 1975/76:5 föreslog riksdagen att godkänna MARPOL-konventionen utom såvitt avser bilaga II till konventionen, vilken bilaga innehåller reglerna om flytande kemikalier som transporteras i bulk, och att riksdagen biföll förslaget. Mot denna bakgrund uppkommer, när det gäller att ta ställning till MARPOL-protokollet, frågan huruvida de ändringar i och tillägg till konventionen som har upptagits i protokollet förändrar förutsättningarna för det tidigare beslutet att godkänna MARPOL-konventionen i vissa delar. Frågan är också om det i MARPOL-protokollet inskrivna uppskovet med tillämpningen av reglerna om flytande kemikalier i bulk inverkar på Sveriges möjligheter att godkänna bilaga II och huruvida övriga nyheter i protokollet är godtagbara från svensk synpunkt.

Först bör dock i detta sammanhang undersökas om det efter MARPOL-protokollets tillkomst finns anledning att närmare överväga frågan om Sveriges tillträde till MARPOL-konventionen. MARPOL-protokollet är, som har nämnts tidigare, avsett att ersätta konventionen. Tanken är att konventionen skall, som det har uttryckts på TSPP-konferensen, tyna bort. Av denna anledning och då konventionen - till skillnad från protokollet - innebär att bestämmelserna om flytande kemikalier i bulk skall tillämpas från instrumentets ikraftträdande, är det osannolikt att konventionen någonsin vinner en sådan anslutning att den kan träda i kraft.

Remissinstanserna har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att Sverige tillträder MARPOL-protokollet.

Denna bedömning får anses innebära att det inte längre finns någon anledning att närmare överväga ett svenskt

tillträde till MARPOL-konventionen och att arbetet på svensk sida, såväl nationellt som internationellt, bör inriktas på MARPOL-protokollet och dess ikraftträdande.

Remissutfallet i fråga om svenskt tillträde till MARPOL-protokollet innebär vidare att de nyheter som har tagits upp i MARPOL-protokollet inte rubbar förutsättningarna för det tidigare beslutet att godkänna MARPOL-konventionen i vissa delar och att nyheterna i MARPOL-protokollet, både i fråga om oljetankfartyg och i fråga om uppskovet med tillämpningen av reglerna om flytande kemikalier i bulk, är godtagbara i och för sig.

Sålunda får de nya reglerna om oljetankfartyg - om besiktning, inspektion och certifikat och om fartygens konstruktion, utrustning och drift - anses innebära betydande skärpningar av de regler som finns i MARPOL-konventionen. Särskilt kan i detta sammanhang nämnas kravet på SBT, där den lägsta tillämpningsgränsen har sänkts, i fråga om nya råoljetankfartyg från 70 000 till 20 000 ton dödvikt och i fråga om nya produkttankfartyg från 70 000 till 30 000 ton dödvikt, och där som kompletterande krav har införts PL och, i fråga om råoljetankfartyg, COW. Vidare kan nämnas de krav som har införts i fråga om existerande oljetankfartyg på 40 000 ton dödvikt eller mer i syfte att minska risken för oljeföroreningar genom utsläpp av barlastvatten, dvs. krav på SBT eller COW eller övergångsvis CBT i fråga om råoljetankfartyg och krav på SBT eller CBT i fråga om produkttankfartyg. Visserligen hade, bl.a. från miljösynpunkt, SBT i förening med CBT som övergångsarrangemang varit en bättre lösning än den vid konferensen beslutade som medger användning av COW - i stället för SBT - på existerande råoljetankfartyg och användning av CBT utan tidsbegränsning - i stället för SBT - på existerande produkttankfartyg. Konferensens i MARPOL-protokollet inskrivna paketlösning får dock anses utgöra ett klart framsteg i jämförelse med MARPOL-konventionen, och detta synes också vara de flesta remissinstansernas uppfattning.

Den andra huvudnyheten i MARPOL-protokollet, uppskovet med tillämpningen av reglerna i bilaga II om flytande kemikalier i bulk, är resultatet av ett svenskt förslag vid TSPP-konferensen. Detta av konferensen accepterade förslag hade till syfte att, trots de svårigheter som stater - i likhet med Sverige - har haft med tillämpningen av kemikaliebestämmelserna i bilaga II, snarast möjligt få i kraft övriga MARPOL-bestämmelser. Sådillvida får uppskovet bedömas som positivt, något som jämväl framhålls uttryckligen av flera remissinstanser.

Vad naturvårdsverket och sjöfartsverket har anfört på grundval av verkställda utredningar får anses visa att de problem i fråga om mottagningen och behandlingen av kemikalierester från fartyg som år 1975 ansågs föreligga, kan lösas på ett tillfredsställande sätt inom den vidare tidsram som MARPOL-protokollet erbjuder. För svenskt vidkommande innebär alltså uppskovet med tillämpningen av MARPOL-protokollets bestämmelser om flytande kemikalier i bulk att tidigare betänkligheter mot en ratificering av MARPOL-konventionen, som i sak innehåller samma bestämmelser som protokollet i förevarande hänseende, har undanröjts.

Mot bakgrund av vad som har anförts föreslås att regeringen snarast möjligt förelägger riksdagen förslag om godkännande av MARPOL-protokollet så att Sverige - genom ratificering - kan tillträda protokollet och därigenom medverka till att det träder i kraft. Ett ikraftträdande av MARPOL-protokollet är från svensk synpunkt angeläget, inte minst med tanke på att det skulle medföra att samma utsläppsregler som de i Helsingforskonventionen upptagna skall tillämpas i Östersjöområdet också av fartyg från stater utanför området.

## 7.2 Nya konventionsbestämmelsers tillämpning i Sverige

Ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet medför behov av lagstiftningsåtgärder. Nu gällande lagstiftning bygger på Helsingforskonventionen (1976 års lag) och oljeskydds-

konventionen med 1969 och 1971 års ändringar (1972 års lag). I lagstiftningen bör alltså bestämmelser föras in som för-  
anleds av sådana bestämmelser i MARPOL-protokollet som sak-  
nar motsvarighet i Helsingforskonventionen, exempelvis i  
fråga om utsläpp i vattenområden utanför Östersjöområdet  
och i fråga om fartygs konstruktion, utrustning och drift.

Men också bestämmelserna i MARPOL-protokollets bilaga II  
om flytande kemikalier i bulk kräver lagstiftningsåtgärder.  
Sådana vidtogs inte i samband med 1976 års lagstiftning om  
åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöom-  
rådet. Denna lagstiftning var visserligen föranledd av  
Sveriges tillträde till Helsingforskonventionen, som i sina  
bestämmelser om förbud mot och begränsning av utsläpp av  
skadliga ämnen från fartyg i sak överensstämmer med MARPOL-  
protokollet. Det saknades emellertid anledning att i 1976  
års lagstiftning ta upp bestämmelser med anledning av  
Helsingforskonventionens regler om flytande kemikalier i  
bulk, eftersom dessa inte skulle träda i kraft i samband  
med konventionens ikraftträdande utan först vid en tidpunkt  
varom de fördragsslutande parterna - Östersjöstaterna -  
skall komma överens inom ett år från konventionens ikraft-  
trädande. Därtill hade tveksamhet beträffande möjligheterna  
att behandla kemikalieresterna efter mottagning från fartyg  
medfört - såsom har nämnts i det föregående - att från riks-  
dagens godkännande av MARPOL-konventionen undantogs bilaga  
II om flytande kemikalier i bulk.

De lagstiftningsåtgärder som behöver vidtas med anledning  
av ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet föranleds  
alltså av sådana bestämmelser i protokollet som inte har  
någon motsvarighet i Helsingforskonventionen och av bestäm-  
melserna om flytande kemikalier i bulk. I fråga om sist-  
nämnda bestämmelser kommer en ny lagstiftning även att bilda  
grundvalen för en tillämpning i Sverige av Helsingforskon-  
ventionen, vilken tillämpning kan komma att börja före till-  
lämpningen av motsvarande bestämmelser i MARPOL-protokollet.

Det ligger i sakens natur att den lagstiftning som behövs

med anledning av ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet - och ett ikraftträdande av Helsingforskonventionens bestämmelser om flytande kemikalier i bulk - måste få karaktären av ramlagstiftning i vilken regeringen eller den myndighet som regeringen utser i stor utsträckning bemyndigas att besluta om de svenska bestämmelsernas innehåll. Ett sådant tillvägagångssätt är ofrånkomligt på grund av konventionsbestämmelsernas detaljerade tekniska innehåll som dessutom kan komma att ändras med tämligen kort varsel för att anpassas till den tekniska utvecklingen. Därtill kommer att bl.a. frågan om vem som skall svara för omhändertagandet av vätska innehållande lastrester av flytande kemikalier måste övervägas närmare, liksom frågan om vem som skall svara för kostnaderna. Av sjöfartsverkets och naturvårdsverkets skrivelser (jfr. avsnitt 6.2) framgår att mottagning av sådana lastrester i första hand bör ske på platser där kemikalierna lossas från fartygen.

Även i fråga om de tidpunkter då olika konventionsbestämmelser skall börja tillämpas av Sverige behövs det bemyndiganden för regeringen att meddela beslut. Till grund för sådana beslut kan ligga antingen att vissa konventionsbestämmelser träder i kraft eller att vissa bestämmelser i en konvention som har trätt i kraft skall börja tillämpas internationellt eller att man från svensk sida anser sig böra tillämpa vissa konventionsbestämmelser nationellt trots att de inte har trätt i kraft.

Exempel på fall då konventionsbestämmelser är avsedda att börja tillämpas först efter konventionens ikraftträdande utgör bestämmelserna i bilaga II till MARPOL-protokollet och regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen om flytande kemikalier i bulk. Exempel från senare år på att internationella överenskommelser som inte hade trätt i kraft internationellt likväl sattes i kraft nationellt av Sverige är dels 1969 och 1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen vilka ändringar infördes i svensk lagstiftning genom 1972

års lag, dels Helsingforskonventionen vars bestämmelser om förebyggande av förorening från fartyg, med undantag av reglerna om flytande kemikalier i bulk, infördes i svensk lagstiftning genom 1976 års lag.

När det gäller MARPOL-protokollet kan nationell tillämpning av vissa bestämmelser före protokollets ikraftträdande komma i fråga, med stöd av en särskild resolution (nr 1) som antogs av TSPP-konferensen. I resolutionen uppmanas staterna bl.a. att, oberoende av om protokollet har trätt i kraft då, tillämpa protokollets bestämmelser om nya oljetankfartyg från de tidpunkter som har angetts i protokollet och att i största möjliga utsträckning tillämpa bestämmelserna om SBT/CBT/COW i fråga om existerande oljetankfartyg från den 1 juni 1981 ("target date") eller snarast möjligt därefter. Rekommendationen riktar sig till staterna i egenskap av både flagg- och hamnstater och lämnar utrymme för individuella bedömningar från staternas sida.

Frågan hur Sverige skall ställa sig till rekommendationen, särskilt i fråga om "target date" beträffande existerande fartyg, måste bli föremål för ett politiskt avgörande, där miljö- och sjöfartspolitiska hänsyn får beaktas. Tillräckligt underlag för ett ställningstagande finns dock inte f.n., då informationen om andra staters planer ännu är mycket ofullständig och det knappast kan komma i fråga att Sverige tillämpar rekommendationen bara som hamnstat, dvs. föreskriver SBT/CBT/COW som villkor för fartygs tillträde till svenska hamnar men inte generellt för svenska fartyg. Om lagstiftningen utformas som en ramlagstiftning på sätt som har angetts i det föregående, får regeringen möjlighet att senare ta ställning till de frågor som berörs i TSPP-konferensens resolution nr 1, mot bakgrund av remissyttranden och fylligare information om andra staters planer.

### 7.3 Samordning av gällande bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Som framgår av redogörelsen för gällande rätt finns bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg i 1976 års lag och 1972 års lag samt i regeringsförfattningar i anslutning till resp. lag.

1976 års lag - som grundar sig på Helsingforskonventionen och som gäller inom Östersjöområdet och Sveriges sjöterritorium utanför detta - innehåller bestämmelser om förbud mot utsläpp från fartyg av olja, toalettavfall, fast avfall, m.m. och om omhändertagande från fartyg av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten, oljeavfall från fartygs maskinrum o.d., toalettavfall och fast avfall. Därutöver innehåller lagen föreskrifter om bl.a. särskilda åtgärder mot vattenförorening från fartyg, tillsyn, besvär och ansvar. Vad gäller vissa av dessa hänvisas till bestämmelser i 1972 års lag, vilka därigenom blir gällande även i fråga om åtgärd mot vattenförorening som avses i 1976 års lag.

1972 års lag - som grundar sig på oljeskyddskonventionen med däri fram t.o.m. 1971 beslutade ändringar - innehåller mera generellt gällande bestämmelser, bl.a. om förbud mot utsläpp av olja m.m. från fartyg på det fria havet utanför Östersjöområdet, fartygs konstruktion och utrustning samt kontroll och övervakning.

Bestämmelserna i Helsingforskonventionen till förebyggande av vattenförorening från fartyg är hämtade från MARPOL-konventionen, där Östersjöområdet behandlas som ett specialområde. Bl.a. med hänsyn till bestämmelsernas art av särreglering för ett klart avgränsat område togs de upp i en särskild lag (1976 års lag) vid sidan av 1972 års lag vars innehåll - vilket framgår av det tidigare anförda - därigenom begränsats till mera generellt gällande regler (jfr. prop. 1975/76:5 s. 93).

Bestämmelserna i 1976 års lag och 1972 års lag får anses vara tämligen svåröverskådliga, inte minst på grund av att det i den förstnämnda lagen förekommer hänvisningar till bestämmelser i den senare. Som framgår av vad som har anförts i avsnitt 7.2 medför ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet att vissa tillägg till och ändringar i gällande bestämmelser måste göras. Bl.a. skulle i både 1976 års lag och 1972 års lag behöva föras in föreskrifter om utsläpp av andra skadliga kemikalier än olja. Vidare skulle i 1976 års lag behöva tas in föreskrifter om omhändertagande av rester av nämnda kemikalier. En sådan lösning skulle få till följd att bestämmelserna i lagarna blev än mer svåröverskådliga. Mot bakgrund av det anförda föreslås att bestämmelserna om åtgärder mot vattenförorening från fartyg förs samman i en lag och i en förordning i anslutning till denna.

I det förslag till ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg som har utarbetats har tagits upp dels - med vissa sakliga ändringar som framgår av det följande - gällande bestämmelser i 1976 års lag och 1972 års lag, dels de ytterligare bestämmelser som föranleds av ett tillträde till MARPOL-protokollet. I samband med att nu gällande bestämmelser har förts in i den nya lagen har också en språklig bearbetning av bestämmelserna gjorts. Den nya lagen har också indelats i kapitel i syfte att erhålla bättre överskådlighet.

Den föreslagna lagen har i åtskilliga avseenden - liksom 1972 och 1976 års lagar - karaktären av s.k. ramlag. Sålunda innehåller lagen bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter bl.a. om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk än olja och om omhändertagande av rester av sådana kemikalier samt om fartygs konstruktion och utrustning. De föreslagna bemyndigandena får ses mot den bakgrunden att flertalet av de föreskrifter som avses svarar mot sådana regler i MARPOL-protokollet och Helsingforskonventionen som är av teknisk

natur och som tämligen snabbt kan komma att ändras. Därtill kommer att nämnda regler i viss utsträckning på grund av särskilda bestämmelser blir gällande först efter det att protokollet resp. konventionen har trätt i kraft. De bemyndiganden som föreslås gör det således möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att tidsmässigt anpassa svenska föreskrifter till ikraftträdandet av motsvarande internationella regler.

#### 7.4 Särskilda frågor

##### 7.4.1 Avgifter för omhändertagande av rester och avfall från fartygs drift

Som framgår av avsnitt 6.3 har sjöfartsverket hemställt att det införs en bestämmelse med ett direkt förbud mot att ta ut särskild avgift för omhändertagande av sådant avfall som avses i 10 § 1976 års lag, dvs. oljeavfall från fartygs maskinrum o.d., toalettavfall och fast avfall. Införandet av en sådan bestämmelse har emellertid - som också framgår av nämnda avsnitt - avstyrkts av Svenska hamnförbundet. Ett avgiftsförbud kan under vissa förhållanden enligt förbundet medföra att en del hamnar inom ramen för systemet med de allmänna hamnavgifterna m.m. inte helt kan täcka kostnaderna för mottagning, dvs. kostnaderna för mottagning tar för stor del av inkomsterna från hamnavgifterna etc. Förbundet anser att det i första hand är de mindre och medelstora hamnarna som skulle drabbas. För att mildra de kostnadsmässiga verkningarna av ett förbud mot särskilda avgifter föreslår förbundet att hamnarna ges möjlighet att få sina kostnader för mottagning av visst avfall täckta på annat sätt, nämligen genom medel från en särskild fond som finansieras via den statliga fyravgiften. Fonden bör enligt förslaget förvaltas av sjöfartsverket och utbetalning av medel ske kalenderårsvis på basis av hamnens styrkta självkostnader.

Sjöfartsverket får anses ha framfört starka skäl för att ett uttryckligt förbud mot att ta ut särskild avgift för omhändertagande av sådant avfall som avses i 10 § 1976 års lag bör införas i lagstiftningen. Det kan här särskilt fram-

hållas att det under rådande förhållanden föreligger en uppenbar risk för att allt fler hamnar börjar ta ut särskild avgift för omhändertagande av avfallet. En sådan utveckling kan leda till att mottagningsanordningarna utnyttjas i allt mindre utsträckning och att de olagliga utsläppen ökar. Hamnförbundets invändning att benägenheten att avlämna avfall i hamn inte påverkas av avgifterna har belysts utifrån förhållandena i två hamnar under en begränsad tidsperiod. Detta material tillåter emellertid knappast några säkra slutsatser ens om dessa hamnar.

Någon anledning att ompröva ställningstagandena i prop. 1975/76:5 (s. 89 och 92) i avgiftsfrågan kan alltså inte anses föreligga. I enlighet med uttalandena i propositionen - vilka riksdagen (JoU 1975/76:16, rskr 1975/76:58) lämnade utan erinran - bör de kostnader som en hamninnehavare får vidkännas enligt lagen (1965:54) om kommunala renhållningsavgifter för omhändertagande av ifrågavarande avfall belasta hamnverksamheten och beaktas vid bestämningen av hamnavgift, grundpenning eller motsvarande avgift.

Mot denna bakgrund föreslås därför att i den nya lagen införs ett uttryckligt förbud mot att ta ut särskild avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o.d., toalettavfall och fast avfall. Förbudet bör gälla även i fråga om omhändertagandet av rester av skadliga ämnen som transporteras annorledes än som bulklast.

Ett sådant förbud bör utformas som ett förbud för innehavare av hamn att av fartygets redare eller ägare ta ut någon särskild avgift för omhändertagande - mottagning och annan hantering - av ifrågavarande rester och avfall.

Innehavare av en hamn är, oavsett om hamnen ägs av kommunen eller är privatägd, den som får anses vara skyldig att ta emot fartygsavfall inom hamnområdet och därefter överlämna avfallet för bortforsling. Detta följer av den allmänna principen att den som äger, nyttjar eller på annat sätt för-

fogar över en fastighet (fastighetsinnehavaren) är skyldig att samla upp avfall, som uppkommer på fastigheten, och i avvaktan på bortforsling förvara avfallet på ett godtagbart sätt. Såvitt avser fartyg i färjetrafik får fartygets redare eller ägare anses förfoga över hamnanordningarna på ett sådant sätt att han bör jämföras med innehavare av hamn när det gäller ansvarighet för renhållningen vid dessa anordningar och när det gäller skyldighet att erlägga kommunala renhållningsavgifter.

I vissa fall förekommer det att kommunen utkräver avgift för bortforsling av fartygsavfallet direkt från fartygets redare eller ägare. Med undantag för fartyg i färjetrafik strider detta förfaringsätt mot den nyss nämnda principen att hamnens innehavare i egenskap av fastighetsinnehavare är ansvarig för renhållningen inom hamnområdet. Dessutom motverkas härigenom strävandena att underlätta för fartygen att bli av med fartygsavfall på ett miljömässigt godtagbart sätt.

När det gäller finansieringsfrågan kan det under vissa ogynnsamma förhållanden uppstå kostnadsmässiga olägenheter för enstaka hamnar i förevarande sammanhang. En anledning härtill är med stor sannolikhet att mottagningen av avfallet i hamnarna ännu inte har hunnit ordnas på ett rationellt sätt. Det material hamnförbundet har lagt fram till stöd för sitt förslag om en särskild fond som finansieras via den statliga fyravgiften utgör emellertid inte tillräckligt underlag för ett ställningstagande i den riktning förbundet har föreslagit. Sålunda saknas uppgifter om omfattningen av hamnarnas mottagning av oljerester från fartygens maskinrum. Inte heller finns det beräkningar på hur stor kostnadstäckningsgraden är genom uttaget av hamnavgifter etc. Med hänsyn härtill synes det f.n. saknas tillräckliga skäl att bifalla förbundets förslag. Huruvida det finns anledning till en annan bedömning, när erfarenhet har erhållits av effekterna av den föreslagna lagstiftningen på området, kan inte överblickas f.n.

#### 7.4.2 Tillsyn

1972 års lag innehåller inga materiella bestämmelser om tillsynen av att reglerna om fartygs konstruktion och utrustning efterlevs. I stället sägs i 16 § att tillsynen utövas enligt lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen) i fråga om fartyg som skall undergå regelbundna tillsynsförrättningar enligt den lagen. I 1976 års lag finns det inte heller några bestämmelser om tillsyn. Sjösäkerhetslagen har i 7 kap. utförliga bestämmelser om olika tillsynsförrättningar. Dessutom finns i 1 kap. vissa grundläggande bestämmelser om tillsyn.

Det är i och för sig naturligt att den nuvarande lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inte innehåller några uttryckliga bestämmelser om tillsyn. Oljeskyddskonventionen saknar nämligen helt regler om detta. Regler om besiktningar och inspektioner finns dock intagna i MARPOL-konventionen. Dessa regler har sedan byggts ut och skärpts genom MARPOL-protokollet (jfr. avsnitt 3.1 och 4).

Jämfört med oljeskyddskonventionen innehåller MARPOL-protokollet avsevärt fler bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift. De tekniska bestämmelserna i bilagorna till protokollet är i många fall detaljerade. Till följd härav torde det bli nödvändigt med en relativt omfattande reglering på detta område när protokollet har trätt i kraft och/eller skall börja tillämpas av Sverige. De tekniska bestämmelserna torde till största delen få utfärdas av sjöfartsverket. Enligt MARPOL-protokollet skall administrationen vid besiktningar kontrollera att kraven på konstruktion, utrustning och drift är uppfyllda. Om så är fallet, skall certifikat utfärdas. Certifikaten är avsedda att tjäns-göra som "pass" bl.a. vid besök i främmande staters hamnar. Vederbörande administration har genom att utfärda ett certifikat tagit på sig ansvaret för att detta är riktigt och att fartygets konstruktion, utrustning och drift därmed har godkänts. I främmande staters hamnar skall kontroll av ett fartyg

normalt begränsas till att fastställa att det finns giltiga certifikat ombord. Denna nya internationella reglering av fartygs konstruktion, utrustning och drift samt om certifikat, besiktningar och inspektioner gör det nödvändigt att föra in särskilda bestämmelser om tillsynsförrättningar i lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Även om tillsynen enligt denna skall inriktas på krav som betingas av miljöskäl, bör den samordnas med motsvarande reglering i sjösäkerhetslagen, som är väl känd för olika intressenter inom sjöfarten.

Bestämmelser om tillsyn har tagits upp i den föreslagna lagens 6 kap. De är inte lika detaljerade som motsvarande bestämmelser i sjösäkerhetslagen. När bestämmelserna har utformats har grundtanken varit att skapa den ram som behövs för den framtida tillsynsverksamheten. Genom verkställighetsföreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen utser kan den reglering som behövs tillskapas successivt. Innan MARPOL-protokollet skall tillämpas av Sverige torde det inte behövas några mer detaljerade tillsynsbestämmelser i regeringsförfattning än dem som redan finns. I detta första skede innehåller utkastet till förordning bara ett fåtal bestämmelser om tillsyn. I dessa talas det om vilka myndigheter som skall utöva tillsynen och vidare lämnas vissa be- myndiganden till sjöfartsverket. I nästa skede, när MARPOL-protokollet skall börja tillämpas av Sverige, blir det nödvändigt att bygga ut reglerna i förordningen bl.a. genom att ange vilka typer av tillsynsförrättningar som skall förekomma och hur ofta sådana förrättningar skall äga rum.

#### 7.4.3 Påföljder m.m.

Enligt 1972 års lag och 1976 års lag döms den som uppsåt- ligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud mot utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen från fartyg till böter eller fängelse i högst ett år. För överträdelse av för- bud att använda fartyg som inte är konstruerade eller ut-

rustade på föreskrivet sätt eller saknar föreskrivet certifikat och för överträdelser av förbud att föra vatten i bränsletank föreskrivs i 1972 års lag böter som påföljd. Även fartygets redare eller ägare kan dömas i nämnda fall, om han har haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Under senare år har samhällets åtgärder för att motverka olagliga utsläpp av skadliga ämnen, särskilt av olja, tilldragit sig ett allt större intresse, bl.a. med anledning av stora oljeutsläpp som har förekommit. Såväl en förbättring av möjligheterna att upptäcka olagliga utsläpp som en skärpning av påföljderna för sådana utsläpp har tagits upp i olika sammanhang, bl.a. i riksdagen (se JoU 1976/77:10 samt JoU 1978/89:32 och rskr 1978/79:401). I betänkandet JoU 1978/79:32 (s. 5) framhöll utskottet att det - för att man skall kunna komma till rätta med problemet med de olagliga utsläppen - krävs att också möjligheten att tillgripa strängare påföljder ägnas särskild uppmärksamhet.

Mot bakgrund av det anförda och då utsläpp av olja och andra skadliga ämnen kan orsaka betydande skador på den marina miljön och avsevärda olägenheter i övrigt föreslås i promemorian att straffmaximum för brott mot bestämmelserna om förbud mot utsläpp av sådana ämnen höjs från fängelse i ett år till fängelse i två år. Härigenom förlängs preskriptionstiden för sådana brott från två till fem år.

När det gäller brott mot sådana föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift som har meddelats av miljöskäl kan den nu gällande straffsatsen, böter, inte anses tillräcklig. I samband med den översyn av regelsystemet på detta område som görs i promemorian (se närmare specialmotiveringen till 4 kap. 2 § förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg) föreslås också att straffsatsen för här ifrågavarande brott skärps och bestäms - i likhet med vad som gäller enligt sjösäkerhetslagen för liknande brott - till böter eller fängelse i högst sex månader.

En tänkbar åtgärd för att ytterligare minska antalet olagliga utsläpp av olja m.m. från fartyg kan vara någon form av särskild ekonomisk påföljd som riktar sig mot dem som kan ha ekonomisk vinning av sådana brott. En förutsättning för att en sådan påföljd skall bli verkningsfull är dock att det finns möjligheter att i större utsträckning än nu identifiera fartyg varifrån olagliga utsläpp görs. I sammanhanget bör framhållas att förslag om en ny ekonomisk påföljd har lagts fram i departementspromemoriorna (Ds Ju 1978:5) Företagsböter, vilken promemoria innehåller en kartläggande undersökning av korporativt ansvar, och (Ds Ju 1979:10) Företagsböter, vilken promemoria innehåller förslag till lagtexter. Promemoriorna är f.n. föremål för remissbehandling. Frågan om införandet av en ny ekonomisk påföljd och den närmare utformningen av en sådan påföljd torde få övervägas sedan nyssnämnda promemorior har remissbehandlats.

I 11 § 1972 års lag finns bestämmelser om särskilda åtgärder mot förorening från fartyg, bl.a. förbud och förelägganden som är påkallade för att förhindra eller begränsa utsläpp av olja m.m. Den som bryter mot ett sådant förbud eller föreläggande döms till böter eller fängelse i högst ett år. För att öka möjligheterna att motverka överträdelser av förbud och förelägganden i sådana och liknande fall föreslås bestämmelser som innebär att vite skall kunna utsättas i beslut om förbud eller föreläggande.

#### 7.5 Upprättade lagförslag m.m.

I enlighet med de i det föregående redovisade övervägandena har upprättats förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (bil. 3.1). Närmare synpunkter på lagförslagens innehåll lämnas i specialmotiveringen (avsnitt 7.6).

Den föreslagna nya lagen gör det nödvändigt att göra en följdändring i dumpningslagen. Förslag till lag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten har därför upprättats (bil. 3.2).

Till komplettering av förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg har utarbetats ett utkast till förordning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Utkastet återfinns i bil. 4.

## 7.6 Specialmotivering till förslaget till ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### 2 §

Paragrafen kan jämföras med 3 § i 1976 års lag. I paragrafen finns vissa definitioner som i huvudsak överensstämmer med MARPOL-protokollet och Helsingforskonventionen.

"Östersjöområdet" definieras, i enlighet med MARPOL-protokollet, som allt vattenområde i Östersjön och inloppet till denna och omfattar således även bukter, vikar, hamnar etc.

"Fartyg" definieras på samma sätt som i 1976 års lag. Begreppet omfattar alltså också fritidsfartyg. Bestämmelsen i 10 kap. 2 § om undantag möjliggör att lagens bestämmelser tillämpas på fritidsfartyg, såsom det anges i Helsingforskonventionens art. 8, i den mån så lämpligen kan ske.

Definitionen av begreppet "skadligt ämne", som inte har någon motsvarighet i gällande rätt, är hämtad från MARPOL-protokollet, vars definition i sak överensstämmer med Helsingforskonventionens definitioner av "skadligt ämne" och "förorening". Begreppet "skadligt ämne", sådant det definieras i 2 §, omfattar de i 1976 års lag definierade begreppen "olja", "toalettavfall" och "fast avfall", men också andra flytande skadliga kemikalier som transporteras i bulk än olja, liksom skadliga ämnen som transporteras annorledes än i bulk.

Begreppet "utsläpp" definieras som varje utsläpp från fartyg, oberoende av orsak. Som exempel nämns i definitionen - i enlighet med både MARPOL-protokollet och Helsingforskonventionen - utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning och uttömning. Det bör noteras att begreppet utsläpp med denna definition även omfattar vad som i 1972 års lag (1 § första stycket) kallas utflöde, dvs. utsläpp till följd av olyckshändelse.

3 §

I gällande författningar om åtgärder mot vattenförorening från fartyg finns definitioner på olja i 3 § 1972 års lag och i 3 § 1976 års lag. Definitionen på olja i 1972 års lag omfattar beständiga oljor, dvs. råolja, smörjolja, dieselolja och annan brännolja. I 1976 års lag omfattar definitionen på olja däremot alla oljor, sålunda även s.k. lätta oljor. Definitionerna överensstämmer med reglerna i oljeskyddskonventionen resp. Helsingforskonventionen.

Vidare finns i 3 § 1976 års lag definitioner på toalettavfall och fast avfall som överensstämmer med reglerna i Helsingforskonventionen. Definitionerna på olja, toalettavfall och fast avfall i Helsingforskonventionen överensstämmer i sin tur med motsvarande regler i MARPOL-protokollet.

I den föreslagna paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om vad som skall förstås med olja, annan skadlig flytande kemikalie som transporteras i bulk än olja och skadliga ämnen i övrigt. Till den sistnämnda kategorien hör skadliga ämnen som transporteras till sjöss annorledes än i bulk, nämligen i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Hit hör också toalettavfall och fast avfall.

I paragrafen bemyndigas vidare regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om vad som skall förstås med oljetankfartyg.

Anledningen till att dessa definitionsfrågor delegeras till regeringen eller den myndighet regeringen utser är att frågorna är av teknisk natur och konventionsbundna.

2 kap. Förbud mot förorening från fartyg1 §

Paragrafen kan jämföras med 2 § 1976 års lag samt även 4 § 1972 års lag.

Enligt paragrafen gäller bestämmelserna i 2 kap. i fråga om alla sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som härrör från eller eljest står i samband med fartygens drift. Undantag görs därvid - i överensstämmelse med 2 § 2. i 1976 års lag samt Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet - för utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar, t.ex. utsläpp av olja som efter det att den har utvunnits ur havsbotten förvaras i en anordning vid en oljeplattform. Med "fartygens drift" avses fartygens normala användning. Uttrycket "eljest står i samband med fartygens drift" avses täcka de fall då utsläpp sker till följd av olyckshändelse.

Av paragrafens formulering följer att bestämmelserna i kapitlet inte gäller dumpning och inte heller utsläpp av skadliga ämnen för forskningsändamål. Någon motsvarighet till undantagsbestämmelserna härom i 2 § 1976 års lag och i Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet behövs därför inte i förevarande lag.

#### 2 §

Paragrafens första stycke täcker 4 § i 1976 års lag. Förbudet mot utsläpp av olja föreslås gälla Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet i övrigt. Som en följd av att Östersjöområdet enligt 1 kap. 2 § första stycket omfattar allt vattenområde i Östersjön och inloppet till denna kommer förbudet att gälla även inom vissa delar av andra staters inre vatten, nämligen bukter, vikar, hamnar etc. Förbudet mot utsläpp gäller sålunda för svenska fartyg även när de befinner sig inom nämnda delar av andra staters inre vatten.

I paragrafens andra stycke bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja utanför Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet i övrigt. Bemyndigandet har tillkommit för att möjliggöra meddelande av sådana föreskrifter som

nu finns i 1 § första och tredje styckena och 2 § 1972 års lag. Enligt 1 § första stycket får på det fria havet utanför Östersjöområdet olja inte tömmas ut från tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och inte heller från annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton. Enligt 1 § tredje stycket får regeringen förordna att förbud enligt första stycket skall gälla även i fråga om mindre fartyg. I 2 § anges vissa undantag från förbudet enligt vilka olja får släppas ut i strängt begränsad omfattning och under särskilt angivna förutsättningar.

Bemyndigandet i paragrafens andra stycke är vidare avsett att kunna utnyttjas för att meddela sådana föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja som är upptagna i MARPOL-protokollet och som avser vattenområden utanför Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet i övrigt.

Med "föreskrifter om förbud" mot utsläpp avses i paragrafens andra stycke - liksom i 3 § - såväl totalförbud som förbud att annat än under särskilt angivna förutsättningar göra utsläpp.

Det geografiska tillämpningsområdet för paragrafen är inte begränsat till svenskt sjöterritorium. I detta avseende företer paragrafen likheter med 4 § i 1976 års lag och 1 § i 1972 års lag. Till skillnad från sistnämnda paragraf men i likhet med 4 § i 1976 års lag är 2 § inte heller begränsad till det fria havet såvitt avser vattenområden utanför svenskt sjöterritorium. Anledningen till att denna konstruktion har valts för 2 § i förslaget är att sådana utsläpp från svenska fartyg som strider mot svenska - på internationella överenskommelser grundade - föreskrifter skall kunna föranleda straff enligt svensk lagstiftning oberoende av var utsläppen har skett, inom eller utom svenskt sjöterritorium, dvs. även om de har ägt rum inom annan stats sjöterritorium. Den föreslagna paragrafens utformning står därmed i överensstämmelse med art. 4 i MARPOL-konventionen. När det gäller fartyg som inte är registrerade i Sverige

blir de föreskrifter som finns i eller meddelas med stöd av 2 § tillämpliga i första hand inom svenskt sjöterritorium. Därutöver blir de tillämpliga på främmande fartyg i den mån svensk domsrätt enligt bestämmelserna i brottsbalken föreligger.

### 3 §

Paragrafen kan jämföras med 4 § i 1972 års lag samt 5, 6 och 8 §§ i 1976 års lag. I paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än olja. Med stöd av bemyndigandet kan meddelas bl.a. sådana föreskrifter som finns upptagna i 5 och 6 §§ 1976 års lag. Bemyndigandet gör det också möjligt att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga kemikalier än olja, exempelvis flytande kemikalier i bulk, i enlighet med Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet.

### 4 §

Paragrafen har en motsvarighet i 1 § första stycket i 1972 års lag i vilken bestämmelse föreskrivs att utflöde av olja från fartyg skall förhindras så långt det är möjligt. I 1976 års lag finns däremot ingen motsvarighet, eftersom begreppet "utsläpp" där omfattar även utflöde (se prop. 1975/76:5, s. 94). Också enligt den nu föreslagna lagstiftningen omfattar begreppet "utsläpp" utflöde, dvs. utsläpp till följd av olyckshändelse (se specialmotiveringen till 1 kap. 2 §). Likväl har i den föreslagna paragrafen tagits upp en särskild bestämmelse om skyldighet att begränsa utsläpp till följd av olyckshändelse så långt det är möjligt. Detta har skett för att framhäva vikten av att sådana åtgärder vidtas.

## 3 kap. Mottagning av förorenat barlast- och tankspolvatten från fartyg, m.m.

### 1 §

Paragrafen motsvarar 9 § i 1976 års lag. I förtydligande

syfte har dock orden "på annan plats" i andra stycket bytts ut mot "i andra fall".

#### 2 §

Paragrafen är ny. Beträffande motiven för bestämmelsen hänvisas till avsnitt 7.2.

#### 3 §

Paragrafen motsvarar 10 § i 1976 års lag.

#### 4 §

Paragrafen överensstämmer i sak med 11 § 1976 års lag med det tillägget att regeringen i andra stycket också bemyndigas att meddela föreskrifter om avgift för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av flytande kemikalier.

#### 5 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande rätt. Beträffande bakgrunden till och motiven för införandet av den nya bestämmelsen hänvisas till avsnitt 7.4.1.

I paragrafen - liksom i en del andra bestämmelser i lagen - används det från 1972 och 1976 års lagar hämtade uttrycket "fartygets redare eller ägare". Någon anpassning till sjösäkerhetslagen som använder begreppen "redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget" föreslås inte, eftersom användningen av nämnda begrepp i bl.a. sjösäkerhetslagen f.n. är föremål för överväganden i särskild ordning. Resultatet av dessa överväganden, som kan beräknas föreligga hösten 1979, blir sannolikt vägledande också för lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

#### 6 §

Paragrafens första stycke motsvarar 12 § första stycket i 1976 års lag.

Paragrafens andra stycke kan jämföras med 12 § andra och

tredje styckena i 1976 års lag. Enligt den föreslagna bestämmelsen får ett fartyg inte lastas eller repareras, om den som svarar för att behövlig mottagnings- och behandlingsanordning för oljehaltigt barlast- och tankspolvatten finns underlåter att vid anordningen omhänderta sådant vatten från fartyget. Formuleringen ger vid handen att förbudet riktar sig mot den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamheten. Ändringen har tillkommit mot bakgrund av att viss kritik riktats mot den nuvarande bestämmelsen i 12 § andra stycket 1976 års lag. Den föreslagna bestämmelsen klarlägger på ett tydligare sätt att den som svarar för att behövlig anordning finns inte får underlåta att ta emot oljehaltigt vatten, om fartyget skall lastas med olja eller repareras. Detta innebär bl.a. att, om uppgift enligt första stycket om lösningsmedel e.d. medför att den som svarar för verksamheten vid anordningen inte anser sig kunna ta emot det förorenade vattnet, utlastning eller reparation av fartyget inte får ske.

Paragrafens tredje stycke har ingen motsvarighet i gällande rätt. Det innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att med avseende på mottagningsanordningar för lastrester av flytande kemikalier meddela föreskrifter motsvarande de i första och andra styckena upptagna.

#### 7 §

Paragrafen motsvarar 13 § 1976 års lag med det tillägget att bemyndigandet att meddela föreskrifter omfattar även anordningar för mottagning av lastrester av flytande kemikalier.

#### 8 §

Paragrafen täcker 14 § i 1976 års lag. I förhållande till gällande rätt har det tillägget gjorts att vitesförbud skall kunna användas även med avseende på lastning eller lossning av annan skadlig flytande kemikalie som transporteras i

bulk än olja. Vidare har i klargörande syfte tillagts att vid behov även åtgärd för utbyggnad av en anordning får vidtas på bekostnad av den som har att svara för anordningen.

#### 4 kap. Fartygs konstruktion, m.m.

##### 1 §

Paragrafen motsvarar 5 § i 1972 års lag. Det föreslagna bemyndigandet omfattar även föreskrifter om fartygs drift. Härigenom täcks bemyndigandet i 7 § i 1972 års lag i fråga om att svenska fartyg inte får föra vatten i bränsletankar. Även MARPOL-protokollet kommer att föranleda föreskrifter om fartygs drift, bl.a. om CBT.

Det bör också framhållas att bemyndigandet är avsett att kunna användas för att utfärda särskilda krav på fartygens konstruktion, utrustning och drift för olika farvatten. Bemyndigandet kan därför tänkas komma till användning för att skydda inre vatten som är speciellt känsliga från miljösynpunkt. Som exempel kan nämnas att speciella krav ställs för att oljetankfartyg skall få trafikera Mälaren eller Väneren. Fartygen skall då - för att få färdas där - ha särskilda certifikat som visar att de uppfyller de särskilda kraven härför.

##### 2 §

Paragrafen kan jämföras med 6 § i 1972 års lag. I den föreslagna paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om att fartyg - för att få användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium - skall dels ha certifikat som avses i 1 §, dels vara så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §, dels drivas i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §.

I det föreslagna bemyndigandet har gjorts en inskränkning i de nuvarande möjligheterna att föreskriva att svenska fartyg inte får användas till sjöfart. Det får nämligen anses att den reglering som f.n. gäller för svenska fartyg inte är tillfredsställande. I 6 § i 1972 års kungörelse anges sålunda att svenska fartyg får användas till sjöfart endast om de är konstruerade och utrustade enligt de föreskrifter som meddelas med stöd av 5 § i 1972 års lag. Enligt ordalydelsen får svenska fartyg inte användas till sjöfart, om de har brister i konstruktionen eller utrustningen. Detta synes gälla oavsett arten och omfattningen av bristerna. Det är klart att ett så vittgående stadgande varken är realistiskt eller behövligt. Konstruktionen med ett generellt förbud utan krav på särskilt beslut av tillsynsmyndighet är också mindre lämplig. En så pass ingripande åtgärd som ett förbud kan inte rimligen få förekomma på annat sätt än genom ett myndighetsbeslut i det enskilda fallet. Jämförelse kan i detta sammanhang göras med sjösäkerhetslagen, där nyttjandeförbud enligt 8 kap. 1 § kan tillgripas bara i vissa kvalificerade fall.

Förklaringen till den nuvarande regleringen är att söka i bestämmelsen i 4 § första stycket i lagen (1956:86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Enligt den paragrafen (i dess lydelse fr.o.m. den 1 januari 1968) fick svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton inte användas till sjöfart, om fartyget inte var utrustat med antingen anordningar som förebygger att beständig brännolja flödar ut i fartyget eller med inrättning som hindrar vattenförorening. Ett förbud att nyttja fartyg till sjöfart under dessa förutsättningar synes godtagbart, eftersom kraven var begränsade och klart specificerade. Dessa begränsningar togs bort i 1972 års lagstiftning. Förbudet i 6 § i 1972 års kungörelse att använda fartyg till sjöfart är genom 5 § i lagen och 5 § i kungörelsen relaterat till de föreskrifter som sjöfartsverket utfärdar om fartygs konstruktion och utrustning. Ju fler sådana föreskrifter som utfärdas, desto svårare blir det att upprätthålla nuvarande ordning.

När MARPOL-protokollet skall tillämpas fullt ut av Sverige behövs det relativt omfattande bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift. Enligt protokollet skall det vid besiktningar kontrolleras att fartygen uppfyller föreskrifterna. Som bevis härpå skall utfärdas certifikat. Med denna uppbyggnad synes det vara mest naturligt att bemyndigandet i förevarande paragraf får avse föreskrifter om att fartyg skall ha certifikat för att få användas till sjöfart. Härigenom får man i princip samma reglering som redan nu enligt 6 § andra stycket i 1972 års lag gäller för utländska fartyg. Den omständigheten att det finns giltiga certifikat ombord innebär dock inte någon garanti för att fartyget alltid är i godtagbart skick. Bemyndigandet behöver därför inrymma en möjlighet att meddela föreskrifter om att fartygen skall vara så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § och om att fartygen skall drivas i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §.

#### 5 kap. Dagböcker m.m.

##### 1 §

Paragrafen kan jämföras med 8 § i 1972 års lag i vilken det finns vissa bestämmelser om oljedagbok. Den föreslagna paragrafen har utformats som ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om dagböcker och andra handlingar som innehåller uppgifter rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. Den ändrade lydelsen föranleds av att både Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet har regler om lastdagböcker avseende hanteringen av flytande kemikalier i bulk och att i MARPOL-protokollet finns regler om dokument rörande förekomsten och placeringen ombord på ett fartyg av skadliga ämnen som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Dessa regler återfinns i bilagor till

konventionen och protokollet och kan därmed komma att ändras relativt snabbt. Dessutom kan det i framtiden bli aktuellt med ytterligare dagböcker eller handlingar avseende skadliga ämnen som transporteras till sjöss.

## 2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 17 § i 1972 års lag. Bestämmelsen i 17 § om utländska fartyg har inte givits någon motsvarighet med hänsyn till utformningen av 1 § i detta kapitel. I övrigt är ändringarna av redaktionell art.

## 6 kap. Tillsyn

Vissa allmänna synpunkter på innehållet i detta kapitel har lämnats i avsnitt 7.4.2.

### 1 och 2 §§

I dessa paragrafer behandlas de båda huvudformerna av tillsynsförrättningar, i 1 § de regelbundet återkommande besiktningarna och i 2 § inspektionerna som utförs när tillsynsmyndigheten finner det påkallat.

I specialmotiveringen till 4 kap. 1 § har lämnats exempel på vad som avses med föreskrifter om fartygs drift.

### 3 §

Kontroll av utländska fartyg skall enligt 3 § ske genom inspektion. Detta överensstämmer med reglerna i sjösäkerhetslagstiftningen. I MARPOL-protokollet ges föreskrifter om hur kontrollverksamheten skall utövas. Någon motsvarighet till dessa finns inte i svensk lagstiftning. Trots detta överensstämmer den praktiska tillsynen av utländska fartyg i Sverige med nämnda föreskrifter. Det är därför angeläget att de snarast tas upp i den svenska lagstiftningen. I 3 § har därför förts in bestämmelser som i huvudsak svarar mot art. 5 i MARPOL-protokollet.

4 §

Paragrafen är ny. Såsom tidigare har framhållits i avsnitt 7.4.2 kommer det - när MARPOL-protokollet skall tillämpas av Sverige - att behövas relativt omfattande regler om tillsynsförrättningar. Det bör ankomma på regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela de föreskrifter som behövs.

5 §

Paragrafens första mening kan jämföras med 16 och 18 §§ i 1972 års lag och med 17 § i 1976 års lag, vilken paragraf hänvisar till 18 § i 1972 års lag. Den andra meningen har sin förebild i 1 kap. 6 § andra stycket sjösäkerhetslagen.

18 § i 1972 års lag har inte fått någon motsvarighet i den nya lagen. I 1972 års lag hänvisar 16 § - som behandlar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion och utrustning - till sjösäkerhetslagen i fråga om fartyg som är föremål för regelbundna tillsynsförrättningar enligt den lagen. Alla fartyg blir emellertid inte föremål för sådan tillsyn. Det fanns därför ett behov av att kunna utse tillsynsmyndighet för andra fartyg än dem som avses i 16 §. Med den nya uppläggningsen, som innebär att tillsynen över fartygen helt regleras i vattenföreningsslågstiftningen, behövs ingen motsvarighet till 18 § i 1972 års lag såvitt avser tillsynen över fartygen. Inte heller i övrigt torde ett sådant stadgande behövas i lagen.

6 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 15 § i sjösäkerhetslagen.

7 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 7 och 8 §§ i sjösäkerhetslagen.

8 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 16 § i sjösäkerhetslagen.

9 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § i sjösäkerhetslagen.

7 kap. Särskilda åtgärder mot vattenförorening1 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande lagstiftning, om man bortser från bestämmelsen i 5 § andra stycket sjötrafikförordningen (1962:150) som inte i första hand syftar till att reglera trafiken med handelsfartyg. Enligt paragrafen får regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva sådana begränsningar av eller förbud mot trafik i svenska farvatten som behövs för att förebygga vattenföroreningar. Sådana trafikföreskrifter torde bli ett verksamt medel för att förebygga vattenföroreningar. Överträdelse av föreskrifterna kan föranleda åtgärder enligt 7 kap. 4 § och straffansvar enligt 9 kap. 4 och 6 §§.

2 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande rätt. Bestämmelsen gör det möjligt att av miljöskäl meddela generella föreskrifter om villkor för läktring av skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium. Med hänsyn bl.a. till att vissa vattenområden kan vara särskilt känsliga för föroreningar öppnas i paragrafen också möjlighet att meddela generella förbud mot sådan läktring.

3 §

Paragrafen motsvarar 14 a § i 1972 års lag som behandlas i prop. 1978/79:176. Härutöver kan nämnas att andra meningen i paragrafen också ger möjlighet att föreskriva underrättelseskyldighet som avses i regel 6 i bilaga IV till Helsingforskonventionen.

4 §

Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande lagstiftning. Såsom framgår av specialmotiveringen till 4 kap. 2 § kan

kritik riktas mot bestämmelserna i 6 § i såväl 1972 års lag som 1972 års kungörelse. 4 kap. 2 § i lagförslaget har därför fått en annan utformning och inriktats bl.a. på att man skall kunna kräva att fartyg skall ha certifikat för att få användas till sjöfart. Den regeln behöver dock kompletteras med bestämmelser som gör det möjligt för myndighet att ingripa i sådana fall då ett fartyg - med gällande certifikat - företer väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift som avses i 4 kap. 1 §. Ingripande bör också kunna förekomma vid överträdelser av sådana särskilda trafikföreskrifter som utfärdas med stöd av 7 kap. 1 §. Första stycket i förevarande paragraf har utformats i enlighet härmed. Bland de åtgärder som sjöfartsverket eller annan myndighet, som regeringen utser, skall kunna vidta i sådana fall kan nämnas föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg eller anlöpa viss hamn eller annan uppehållsplats.

I paragrafens andra stycke finns en likaledes ny bestämmelse om att myndigheten får ingripa med föreläggande att bristerna skall avhjälpas när ett fartyg har brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift men det inte finns tillräckliga skäl för åtgärd enligt första stycket. Enligt 8 § kan sådana förelägganden kombineras med vite, och 9 § gör det möjligt för myndigheten att låta verkställa åtgärderna på redarens eller ägarens bekostnad.

#### 5 §

Paragrafen motsvarar i stort sett 11 § första stycket i 1972 års lag (med hänvisning i 17 § i 1976 års lag).

I paragrafen har orden "annat som är skadligt" bytts ut mot "annat skadligt ämne". Med anledning härav har ytterligare förutsättningar för förbud eller föreläggande införts, nämligen att det finns grundad anledning anta att svenskt territorium eller svenska intressen i övrigt kan skadas i avsevärd mån. Av 1 kap. 2 § framgår vad som skall förstås med skadligt ämne. På grund härav bortfaller behovet av

en föreskrift motsvarande den som nu finns i 11 § tredje stycket 1972 års lag. Vidare har i paragrafen - som komplettering till 8. i paragrafen - föreskrivits att förbud kan avse även lastning, lossning, läktring eller bunkring.

#### 6 §

Paragrafen överensstämmer i sak med 12 a § i 1972 års lag, med det tillägget att förbud kan meddelas även i fråga om lossning av eller läktring från fartyget. Den nya föreskriften är avsedd att öka möjligheterna att framtvinga ett fullgörande av föreskriven försäkringsskyldighet m.m.

#### 7 §

I paragrafen, som inte har någon motsvarighet i gällande rätt, anges att ett beslut om förbud eller föreläggande enligt 4 - 6 § allt efter omständigheterna får riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare. Bestämmelsen har tillkommit i klargörande syfte och mot den bakgrunden att det enligt 8 § andra stycket kan sättas ut vite i beslut om förbud eller föreläggande enligt 4 eller 5 §.

#### 8 §

Paragrafens första stycke kan jämföras med 12 § första meningen i 1972 års lag (med hänvisning i 17 § i 1976 års lag). I stycket föreskrivs att beslut enligt 4 eller 5 § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse och att beslut enligt samma paragrafer om föreläggande skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Paragrafens andra stycke har ingen motsvarighet i gällande rätt. Motiven för införandet av den nya bestämmelsen framgår av avsnitt 7.4.3.

#### 9 §

Paragrafen täcker 11 § andra stycket i 1972 års lag (med hänvisning i 17 § i 1976 års lag). I paragrafen öppnas

möjlighet till tvångsingripande även i det fall, då någon underlåter att vidta en åtgärd enligt beslut som har meddelats med stöd av 4 §.

#### 10 §

Paragrafen överensstämmer i sak med 13 § i 1972 års lag (med hänvisning i 17 § i 1976 års lag) med det tillägget att skyldigheten att anmäla beslut och vidta åtgärder gäller även när en myndighet med stöd av 4 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa.

#### 11 §

Paragrafen motsvarar 15 § i 1972 års lag (med hänvisning i 17 § i 1976 års lag).

#### 8 kap. Besvär m.m.

##### 1 §

Paragrafen överensstämmer i sak med 14 § och 19 § första stycket första meningen i 1972 års lag, till vilka bestämmelser 17 § i 1976 års lag hänvisar. I paragrafen har dock gjorts det tillägget att även beslut enligt 7 kap. 4 eller 6 § som har meddelats av annan än sjösäkerhetsdirektören eller av en annan myndighet än sjöfartsverket skall underställas sjösäkerhetsdirektören.

##### 2 §

Paragrafen kan jämföras med 19 § i 1972 års lag, till vilken paragraf 17 § i 1976 års lag hänvisar.

Paragrafens första stycke överensstämmer med 19 § första stycket andra meningen i 1972 års lag med det tillägget att även beslut av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 7 kap. 4 § överklagas hos kammarrätten genom besvär.

Paragrafens andra stycke motsvarar i sak 19 § andra och

tredje styckena i 1972 års lag och har anpassats till den i första stycket föreslagna regleringen.

### 3 §

Paragrafen motsvarar i sak 20 § i 1972 års lag (med hänvisning i 17 § i 1976 års lag).

Att en domstol eller myndighet som har att pröva besvär enligt 2 § kan förordna att det överklagade beslutet inte skall gälla tills vidare, dvs. förordna om inhibition, behöver inte anges särskilt i lagen. Rätten att förordna om inhibition följer av förvaltningsprocesslagen (1971:291), såvitt avser beslut som överklagas hos kammarrätt, och av förvaltningslagen (1971:290), såvitt avser beslut som överklagas hos sjöfartsverket. När det gäller beslut som överklagas hos regeringen tillämpas förvaltningslagens regler om inhibition utan stöd av uttryckligt lagstadgande.

## 9 kap. Ansvar m.m.

### 1 §

Paragrafen motsvarar 21 § 1. och 2. i 1972 års lag och 19 § i 1976 års lag med den ändringen att straffmaximum har höjts från fängelse i ett år till fängelse i två år. Motiven här för framgår av avsnitt 7.4.3.

### 2 §

Paragrafen motsvarar i sak 22 § i 1972 års lag och 20 § i 1976 års lag. I paragrafen har straffmaximum höjts på samma sätt som i 1 §.

### 3 §

Paragrafen innehåller de ansvarsbestämmelser i vilka böter eller fängelse i högst ett år föreskrivs.

Paragrafen täcker 21 § 3. i 1972 års lag, till vilken be-

stämmelse 17 § i 1976 års lag hänvisar. I paragrafen har dessutom införts straffbestämmelser för brott mot föreskrift eller förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 § och för brott mot förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 §.

#### 4 §

Paragrafen, i vilken de fall har samlats för vilka böter eller fängelse i högst sex månader föreskrivs som påföljd, har motsvarigheter i 22 a och 23 §§ i 1972 års lag och 21 § i 1976 års lag.

Punkten 1 motsvarar 21 § andra meningen i 1976 års lag.

Bestämmelserna i punkten 2 kan jämföras med 23 § andra stycket i 1972 års lag. Såsom har nämnts i avsnitt 7.4.3 har brott mot föreskrifter som meddelas med stöd av 4 kap. rörande fartygs konstruktion m.m. ansetts böra medföra en allvarligare påföljd än den i 1972 års lag för motsvarande fall angivna, böter. Nämnade brott har därför tacits upp i förevarande punkt bland brott på vilka böter eller fängelse i högst sex månader kan följa.

Punkten 3 täcker dels 23 § första stycket i 1972 års lag och 21 § första meningen i 1976 års lag, dels 22 a § i 1972 års lag.

Enligt punkten 4, som är ny, döms fartygets redare eller ägare, om han underlåter att i enlighet med 6 kap. 9 § se till att fartyget blir föremål för obligatoriska besiktningar. Stadgandet motsvarar i sak bestämmelsen i 10 kap. 1 § sjösäkerhetslagen.

#### 5 §

I paragrafen behandlas de fall då överträdelser medför bötesstraff.

Paragrafens två första punkter kan jämföras med 22 § i

1976 års lag. Ny är straffbestämmelsen i punkten 1 avseende överträdelser av det i 3 kap. 5 § införda förbudet att ta ut särskild avgift för mottagning och annan hantering av rester och avfall från fartyg i vissa fall.

Stadgandet i punkten 3 om ansvar för den som lämnar tillsynsmyndighet oriktig uppgift för att erhålla certifikat eller för att få giltighetstiden för certifikat förlängd är också nytt. Det motsvarar 10 kap. 9 § första stycket sjösäkerhetslagen.

I paragrafens punkt 4 - och i 6 § - har tagits upp motsvarigheter till den straffbestämmelse som nu finns i 5 § kungörelsen (1974:1106) om märkning av lastrester i tankfartyg, vilken författning bör upphävas i samband med att den nya lagen och därtill hörande förordning träder i kraft.

#### 6 §

Motsvarigheter till paragrafen finns i 24 § 1972 års lag, till vilken paragraf 17 § i 1976 års lag hänvisar, i 23 § 1976 års lag och i 5 § kungörelsen (1974:1106) om märkning av lastrester i tankfartyg.

I jämförelse med bestämmelserna i 1972 och 1976 års lagar har i förevarande paragraf antalet fall då fartygets redare eller ägare kan dömas till ansvar utökats icke oväsentligt. Detta är en följd av den nya regleringen i 7 kap. 1, 2 och 4 §§ och 11 § första stycket.

#### 7 §

Bestämmelsen är ny. Den har föranletts av den nya möjligheten att i förbud eller förelägganden enligt 7 kap. 4 eller 5 § sätta ut vite. Har vite satts ut, bör en överträdelse av förbudet eller föreläggandet inte kunna medföra straffansvar för den som vitesföreläggandet riktar sig mot. Paragrafen har en motsvarighet i 10 kap. 4 § andra stycket sjösäkerhetslagen.

8 §

Paragrafen motsvarar 25 § i 1972 års lag, till vilken bestämmelse 17 § i 1976 års lag hänvisar.

10 kap. Övrigt1 §

Paragrafen motsvarar 26 § i 1972 års lag, till vilken bestämmelse 17 § i 1976 års lag hänvisar.

2 §

Paragrafen motsvarar 18 § i 1976 års lag.

Med stöd av bemyndigandet kan meddelas föreskrifter för bl.a. de undantagssituationer som anges i 7 § 1976 års lag. Att undantag inte får strida mot vissa internationella överenskommelser, bl.a. Helsingforskonventionen, framgår av 3 §.

3 §

Paragrafen kan jämföras med 18 § i 1976 års lag.

Bestämmelsen har i förhållande till 18 § byggts ut. Sålunda anges att inte bara undantag utan även föreskrifter som meddelas med stöd av lagen inte får strida mot vissa bestämmelser i internationella överenskommelser. De bestämmelser som avses är dels sådana som är bindande för Sverige, f.n. bestämmelserna i oljeskyddskonventionen med 1969 års ändringar, ingreppskonventionen och Bonnöverenskommelsen (jfr. avsnitt 2), dels bestämmelser som inte är bindande för Sverige men som enligt vad regeringen föreskriver skall iakttas i förevarande hänseende. Exempel på bestämmelser av sistnämnda slag är 1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen, som redan har satts i kraft för svensk del genom 1972 års lagstiftning, och bestämmelserna i Helsingforskonventionen om förbud mot och begränsning av utsläpp från fartyg, vilka bestämmelser - med undantag för reglerna om flytande kemikalier i bulk -

har satts i kraft genom 1976 års lagstiftning. Om och i den mån MARPOL-protokollets bestämmelser skall tillämpas innan de har blivit bindande för Sverige, kan regeringen med utnyttjande av bemyndiganden i lagen, bl.a. det som är upptaget i förevarande paragraf, meddela nödvändiga föreskrifter.

Att allmänna folkrättsliga regler, som inte är nedlagda i konventioner som är bindande för Sverige, skall iakttas har inte ansetts nödvändigt att utsäga uttryckligen i den föreslagna lagtexten.

#### Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Den nya lagen bör snarast möjligt träda i kraft och ersätta 1972 och 1976 års lagar. Som tidpunkt härför föreslås därför den 1 juli 1980. Undantag härifrån görs i fråga om bestämmelserna om mottagning av barlastvatten och tankspolvätska som innehåller lastrester av flytande kemikalier. Dessa bestämmelser, som återfinns i 3 kap. (2 §, 4 § andra stycket, 6 § tredje stycket, 7 och 8 §§), bygger på reglerna i Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet om flytande kemikalier som transporteras i bulk. Nämda regler skall emellertid börja tillämpas internationellt först vid tidpunkter efter överenskommelsens ikraftträdande. Enligt Helsingforskonventionen skall tidpunkten bestämmas inom ett år efter konventionens ikraftträdande och enligt MARPOL-protokollet skall bestämmelserna börja tillämpas internationellt tre år efter protokollets ikraftträdande eller vid den senare tidpunkt som bestäms inom IMCO. Med hänsyn härtill föreslås beträffande nu ifrågavarande bestämmelser i lagen att regeringen får förordna om ikraftträdandet.

## 8 Sammanfattning

I denna promemoria föreslås att regeringen förelägger riksdagen förslag om godkännande av 1978 års MARPOL-protokoll, den internationella överenskommelse som antogs på en av FN:s sjöfartsorganisation IMCO i februari 1978 anordnad diplomatkonferens och som är avsedd att ersätta 1973 års internationella havsföröreningskonvention (MARPOL-konventionen). MARPOL-protokollet innehåller en rad betydande skärpningar av kraven på konstruktion, utrustning och drift av oljetankfartyg samt i fråga om inspektion och certifiering av sådana fartyg. Samtidigt har i MARPOL-protokollet tagits upp en bestämmelse som innebär ett uppskov i minst tre år från protokollets ikraftträdande med tillämpningen av MARPOL-konventionens bestämmelser om flytande kemikalier i bulk. I övrigt har MARPOL-protokollet samma innehåll som MARPOL-konventionen.

I promemorian läggs fram förslag till den lagstiftning som behövs med anledning av ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet. I samband härmed redovisas en allmän översyn av lagstiftningen. Den har haft till syfte att samordna författningsregleringen och göra den mera lättillgänglig, men också att tillgodose ändringsbehov som inte har något samband med ett svenskt tillträde till MARPOL-protokollet eller med samordningen av gällande bestämmelser.

Huvudpunkterna i de lagstiftningsförslag som läggs fram i promemorian är följande:

- I den föreslagna lagen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela de föreskrifter som behövs för att genomföra MARPOL-protokollets tekniska bestämmelser, bl.a. i fråga om utsläpp av flytande kemikalier som transporteras i bulk och om mottagning av rester av sådana kemikalier.
- Lagförslaget innehåller de grundläggande bestämmelserna om tillsyn av fartyg i form av besiktningar och inspektioner. Bestämmelserna saknar motsvarighet i gällande lag. Behovet av sådana regler är föranlett av MARPOL-protokollets

omfattande regler om fartygs konstruktion, utrustning och drift och om certifikat. De föreslagna bestämmelserna är samordnade med motsvarande regler i sjösäkerhetslagen.

- I den föreslagna lagen öppnas, i syfte att ytterligare förbättra det förebyggande skyddet av den marina miljön, möjlighet att meddela föreskrifter varigenom man kan begränsa eller förbjuda fartygstrafik på vissa farvatten och reglera eller förbjuda läktring av olja och andra skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium.
- Påföljderna för utsläpp från och användning av fartyg i strid mot gällande bestämmelser skärps i lagförslaget genom höjning av straffmaximum för brotten. Införande av en särskild ekonomisk påföljd för brott mot bestämmelser i lagstiftningen om vattenförorening från fartyg föreslås bli föremål för överväganden sedan särskilda departementspromemorior om företagsböter (Ds Ju 1978:5 och Ds Ju 1978:10) remissbehandlats.
- För att öka möjligheterna att motverka överträdelser av beslut om förbud och förelägganden som har meddelats för att hindra eller begränsa utsläpp av olja och andra skadliga ämnen har i lagförslaget tagits upp en bestämmelse enligt vilken i sådana beslut kan utsättas vite.
- I den föreslagna lagen har också förts in ett uttryckligt förbud för hamninnehavare att ta ut någon särskild avgift för mottagning och bortforsling av oljeavfall från fartygs maskinrum m.m. Härigenom ges lagstöd åt den i prop. 1975/76:5 anvisade ordningen som innebär att kostnaderna för omhändertagande av ifrågavarande fartygsavfall skall tas ut generellt, via hamnavgifter och liknande avgifter, och inte av de enskilda fartyg som lämnar avfallet.
- Bestämmelserna om åtgärder mot vattenförorening från fartyg har bearbetats språkligt och förts samman i en lag, som skall ersätta både 1972 och 1976 års lagar på förevarande område. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1980.

Bilaga 1

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:
  - (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
  - (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.
2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III

Communication of Information

The text of Article 11(1)(b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:
  - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
  - (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").
2. The Depositary shall:
  - (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
    - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any decision made in accordance with Article II(1) of the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### ARTICLE IX

##### Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

Paragraphs (1) to (7) - No change

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

- (8) (a) 'Major conversion' means a conversion of an existing ship:
- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
  - (ii) which changes the type of the ship; or
  - (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
  - (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) - No change

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) 'Lightweight' means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) - No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
  - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
  - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
  - (iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 - No change

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

- (1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:
- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
  - (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
  - (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six

months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship; and
- (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

- (1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.
- (2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 - No change

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

- (a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- (b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated

ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization\*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

---

\* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

- (a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

#### Regulation 13B

##### Requirements for Crude Oil Washing

- (1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.
- (2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.
- (3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.
- (4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
  - (i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or
  - (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
  - (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in subparagraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
  - (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
  - (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.
- (3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

#### Regulation 13D

##### Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

- (1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

#### Regulation 13E

##### Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length ( $L_t$ ) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

where:  $PA_c$  = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

$PA_s$  = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

$L_t$  = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

$B$  = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

$D$  = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

$J$  = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight  
0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[ J - \left( a - \frac{C_C + O_S}{L_O A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where: a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight  
 a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight  
 a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

$C_C$  = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,

$O_S$  = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex,

$L_O A$  = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of " $PA_C$ " and " $PA_S$ " for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " $PA_C$ "; and
- (b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be  $B/15$  or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " $PA_S$ ".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 - No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 - No change

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) - No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19 - No change

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)"  
in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 - No change

Appendix I - LIST OF OILS

No change

Appendix II - FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....  
(full designation of the country)

by .....  
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker\*

Product carrier\*

Crude oil/product carrier\*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol\*

Ship other than any of the above\*

Date of building or major conversion contract .....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced .....

Date of delivery or completion of major conversion .....

\_\_\_\_\_

\* Delete as appropriate.

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment\* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system\* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system\* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system\* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

.....

.....

Remarks:

---

\* Delete as appropriate.

Endorsement for existing ships\*

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships\*\*

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....  
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

---

\* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

\*\* The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

PART B OIL TANKERS\*

Carrying Capacity of Ship (m <sup>3</sup> )	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with\*\*
- (b) not required to be constructed according to\*\*
- (c) not required to be constructed according to, but complies with\*\*

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with\*\*
- (b) not required to be constructed according to\*\*

the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

---

\* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

\*\* Delete as appropriate.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with\*
- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to\*
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with\*
- (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from\*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions of Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks\*
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing\*

---

\* Delete as appropriate.

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with\*
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to\*

the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks\*\*

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m <sup>3</sup> )	Tank	Volume (m <sup>3</sup> )

Dedicated Clean Ballast Tanks\*\*

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until .....  
in accordance with the requirements of Regulation 13A of (date)  
Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m <sup>3</sup> )	Tank	Volume (m <sup>3</sup> )

\* Delete as appropriate.

\*\* Delete if not applicable.

Manual\*

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol\*\*
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol\*\*

Identification of the valid Manual .....

Signed: .....  
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual .....

Signed: .....  
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

\* Delete if not applicable.

\*\* Delete as appropriate.

PART C EXEMPTIONS\*

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between .....  
and ..... in accordance with  
Regulation 13C of Annex I of the Protocol\*\*; or
- (b) operating with special ballast arrangements in accordance  
with Regulation 13D of Annex I of the Protocol\*\*

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13  
of Annex I of the Protocol.

Signed .....  
(Signature of duly  
authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_   
\* Delete if not applicable.

\*\* Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until .....

subject to intermediate survey(s) at intervals of .....

Issued at .....  
(Place of issue of Certificate)

..... 19 .....  
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

Next intermediate survey due .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

Next intermediate survey due .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

Next intermediate survey due .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed .....  
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR  
OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED  
CLEAN BALLAST TANKS\*

Name of ship .....  
Distinctive number or letters .....  
Total cargo carrying capacity ..... cubic metres  
Total dedicated clean ballast capacity ..... cubic metres  
The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m <sup>3</sup> )	Tank	Volume (m <sup>3</sup> )

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

\* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry ..... Officer in charge .....

Master .....

(B) Discharge of clean ballast

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry ..... Officer in charge .....

Master .....

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS  
OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE  
USING CRUDE OIL WASHING\*

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Total cargo carrying capacity ..... cubic metres

Voyage from ..... to .....

(Port(s))            (date)            (Port(s))            (date)

NOTES: The periods covered by the supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B(5)(a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

---

\* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Crude oil washing

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203.	Number of machines in use				
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage				
205.	Washing pattern employed (see Note 2)				
206.	Washing line pressure				
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage				
208.	Remarks				

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry ..... Officer in charge .....  
 Master .....

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No.2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210.	Identity of tank(s) and date				
211.	Volume of water used				
212.	Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s))				

Date of entry ..... Officer in charge .....

Master .....



(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

(B) Re-allocation of ballast water within the ship

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY  
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

No change

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL  
SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN  
FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND  
RAIL TANK WAGONS

No change

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF  
POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

No change

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF  
POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

No change

Bilaga 2

(Översättning)

1978 ÅRS PROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL  
FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PARTERNA,

SOM INSER det betydande bidrag som 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg kan lämna till skyddet av den marina miljön mot förorening från fartyg,

SOM ÄVEN INSER behovet av att ytterligare förbättra åtgärderna för att förhindra och kontrollera havsförorening från fartyg, i synnerhet oljetankfartyg,

SOM VIDARE INSER behovet av att de regler om förhindrande av förorening genom olja som upptagits i bilaga I till konventionen blir tillämpade så snart och så allmänt som möjligt,

SOM EMELLERTID ERKÄNNER nödvändigheten av att uppskjuta tillämpningen av bilaga II till konventionen till dess att vissa tekniska problem har lösts på ett tillfredsställande sätt,

SOM ANSER att dessa mål bäst kan uppnås genom antagande av ett protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg,

HAR ÖVERENSKOMMIT om följande:

ARTIKEL I

Allmänna förpliktelser

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att tillämpa bestämmelserna i
  - a) detta protokoll och dess bilaga, som utgör en integrerande del av protokollet, och
  - b) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (i det följande benämnd konventionen), med de ändringar och tillägg som anges i detta protokoll.
2. Bestämmelserna i konventionen och i protokollet skall läsas och tolkas tillsammans som ett enda instrument.

3. Varje hänvisning till detta protokoll innebär samtidigt en hänvisning till protokollets bilaga.

## ARTIKEL II

### Tillämpning av bilaga II till konventionen

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 14 punkt 1 i konventionen är de fördragsslutande parterna ense om att de ej skall vara bundna av föreskrifterna i bilaga II till konventionen under en tid av tre år från dagen för ikraftträdandet av detta protokoll eller under den längre tid som kan komma att beslutas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande parterna i den av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd organisationen) tillsatta kommittén för skydd av den marina miljön (i det följande benämnd kommittén).

2. Under den i punkt 1 i denna artikel angivna tiden skall de fördragsslutande parterna ej ha några skyldigheter och ej heller kunna åberopa några rättigheter enligt konventionen i frågor som hänför sig till bilaga II till konventionen. Hänvisningar till fördragsslutande parter i konventionen skall ej innefatta fördragsslutande parter till detta protokoll såvitt avser frågor som hänför sig till nämnda bilaga.

## ARTIKEL III

### Tillhandahållande av information

Texten i artikel 11 punkt 1 b) i konventionen ersättes med följande text:

"en förteckning över utsedda inspektörer och godkända organisationer som bemyndigats att på deras vägnar vidtaga åtgärder i frågor som rör utformning, konstruktion, utrustning och drift av fartyg som transporterar skadliga ämnen enligt vad som föreskrives i reglerna, vilka uppgifter organisationen skall delge de fördragsslutande parterna i och för information till dessas tjänstemän. Administrationen skall därvid underrätta organisationen om de särskilda åligganden som utsedda inspektörer eller godkända organisationer bemyndigats fullgöra och om villkoren för bemyndigandet."

## ARTIKEL IV

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

1. Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande i organisationens lokaler från den 1 juni 1978 till den 31 maj 1979 och skall därefter vara öppet för anslutning. Stater kan bli fördragsslutande parter genom
  - a) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, eller
  - b) undertecknande med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, följt av ratificering, godtagande eller godkännande, eller
  - c) anslutning.
2. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deposition av ett instrument därom hos organisationens generalsekreterare.

## ARTIKEL V

Ikraftträdande

1. Detta protokoll skall träda i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, blivit fördragsslutande parter enligt artikel IV i detta protokoll.
2. Instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning som deponerats efter den dag då detta protokoll träder i kraft blir gällande tre månader efter den dag då instrumentet deponerats.
3. Efter den dag då en ändring i detta protokoll anses ha godtagits enligt artikel 16 i konventionen skall instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras gälla det ändrade protokollet.

## ARTIKEL VI

Ändringar

De förfaranden som anges i artikel 16 i konventionen i fråga om ändringar i artiklar, bilagor och bihang till bilaga till konventionen skall äga motsvarande tillämpning i fråga om ändringar i artiklar, bilagan och bihang till bilagan till protokollet.

## ARTIKEL VII

Uppsägning

1. Detta protokoll får av fördragsslutande part uppsägas när som helst efter utgången av fem år räknat från den dag då protokollet träder i kraft för denna fördragsslutande part.
2. Uppsägning skall verkställas genom att ett uppsägningsinstrument deponeras hos organisationens generalsekreterare.
3. En uppsägning blir gällande tolv månader efter den dag då organisationens generalsekreterare mottagit meddelandet eller efter utgången av den längre tid som kan vara angiven i meddelandet.

## ARTIKEL VIII

Depositarie

1. Detta protokoll skall deponeras hos organisationens generalsekreterare (i det följande benämnd "depositarien").
2. Depositarien skall
  - a) informera alla stater, som har undertecknat detta protokoll eller anslutit sig till detsamma, om
    - 1) varje nytt undertecknande eller varje ny deposition av instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning samt tidpunkten härför,
    - 2) dagen för ikraftträdandet av detta protokoll,
    - 3) deposition av instrument avseende uppsägning av detta protokoll samt dagen för mottagandet och den dag då uppsägningen blir gällande,

- 4) beslut enligt artikel II punkt 1 i detta protokoll,
  - b) överlämna bestyrkta avskrifter av detta protokoll till alla stater som har undertecknat protokollet eller anslutit sig till detsamma.
3. Så snart detta protokoll har trätt i kraft, skall depositarien överlämna en bestyrkt avskrift därav till Förenta nationernas sekretariat för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

#### ARTIKEL IX

##### Språk

Detta protokoll är upprättat i ett enda exemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, varvid varje text äger lika vitsord. Officiella översättningar till arabiska, tyska, italienska och japanska språken skall utarbetas och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade<sup>x)</sup>, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta protokoll.

SOM SKEDDE I LONDON den sjuttonde februari nittonhundrasjuttioåtta.

---

x) Namnteckningarna uteslutna

BILAGA

ÄNDRINGAR I OCH TILLÄGG TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION  
TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

BILAGA I

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM OLJA

Regel 1

Definitioner

Punkterna 1 till 7 - Ingen ändring

Nuvarande text i punkt 8 ersättes med följande:

8. a) med "väsentlig förändring" förstås förändring av ett existerande fartyg som
- 1) väsentligt ändrar fartygets dimensioner eller lastkapacitet, eller
  - 2) ändrar fartygets typ, eller
  - 3) enligt administrationens bedömning göres i syfte att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller
  - 4) på annat sätt ändrar fartyget så, att det, om det hade varit ett nytt fartyg, skulle ha varit underkastat vissa bestämmelser i detta protokoll som ej är tillämpliga på fartyget som existerande fartyg.
- b) Utan hinder av föreskrifterna i a) i denna punkt, skall en förändring av ett existerande oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt, som göres för att uppfylla kraven i regel 13 i denna bilaga, ej anses utgöra en väsentlig förändring vid tillämpningen av denna bilaga.

Punkterna 9 till 22 - Ingen ändring

Nuvarande text i punkt 23 ersättes med följande:

23. med "fartygets vikt tomt" förstås fartygets displacement i metrisk ton utan last, bunkerolja, smörjolja, barlastvatten, färsk- och matarvatten i tankar, förbrukningsförråd samt passagerare och besättning och deras bagage,

Punkterna 24 och 25 - Ingen ändring

Följande nya punkter införes i den nuvarande texten:

26. vid tillämpningen av reglerna 13, 13B och 13E och av punkt 5 i regel 18 i denna bilaga med "nytt oljetankfartyg" förstås, utan hinder av föreskrifterna i punkt 6 i denna regel, ett oljetankfartyg

- a) för vilket byggnadskontrakt tecknas efter den 1 juni 1979, eller
- b) när byggnadskontrakt ej finns, vars köl sträckes eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 1 januari 1980, eller
- c) som levereras efter den 1 juni 1982, eller
- d) som har undergått en väsentlig förändring
  - 1) för vilken kontrakt tecknas efter den 1 juni 1979, eller
  - 2) när kontrakt ej finns, om byggnadsarbetet påbörjas efter den 1 januari 1980, eller
  - 3) som avslutas efter den 1 juni 1982,

varvid dock i fråga om oljetankfartyg med minst 70 000 tons dödvikt definitionen i punkt 6 i denna regel skall iakttagas vid tillämpningen av regel 13 punkt 1 i denna bilaga,

27. vid tillämpningen av reglerna 13, 13A, 13B, 13C och 13D och av punkt 6 i regel 18 i denna bilaga med "existerande oljetankfartyg" förstås, utan hinder av föreskrifterna i punkt 7 i denna regel, ett oljetankfartyg som ej är ett nytt oljetankfartyg enligt definitionen i punkt 26 i denna regel,

28. med "råolja" förstås varje flytande kolväteblandning som förekommer naturligt i jorden, vare sig den är behandlad eller ej för att göras lämplig för transport, och inkluderar

- a) råolja från vilken vissa destillationsfraktioner kan ha avlägsnats, och
- b) råolja till vilken vissa destillationsfraktioner kan ha tillsatts,

29. med "råoljetankfartyg" förstås ett oljetankfartyg som användes i fart för transport av råolja,

30. med "produkttankfartyg" förstås ett oljetankfartyg som användes i fart för transport av annan olja än råolja.

Reglerna 2 och 3 - Ingen ändring

Regel 4

Nuvarande text i regel 4 ersättes med följande:

Besiktningar och inspektioner

1. Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 register-ton och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 register-ton skall undergå nedan angivna besiktningar:

- a) En första besiktning, innan fartyget sättes i trafik eller innan det certifikat som kräves enligt regel 5 i denna bilaga utfärdas första gången, vilken besiktning skall omfatta en fullständig besiktning av fartygets konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material, allt i den utsträckning fartyget är underkastat föreskrifterna i denna bilaga. Denna besiktning syftar till att säkerställa, att de konstruktiva delarna, utrustningen, systemen, anordningarna, arrangemangen och materialet helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga.
- b) Periodiska besiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande fem år, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att fartygets konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material helt uppfyller föreskrifterna i denna bilaga.
- c) Minst en mellanbesiktning under certifikatets giltighetstid, vilken besiktning syftar till att säkerställa att utrustningen och tillhörande pump- och rörledningssystem, däri inbegripet kontroll- och övervakningssystem för utsläpp av olja, system för tankrengöring med råolja, separeringsutrustning för oljeblandat vatten och oljefiltreringssystem, helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Om endast en sådan mellanbesiktning utföres under certifikatets giltighetstid, skall den göras ej tidigare än sex månader före och ej senare än sex månader efter den dag då halva giltighetstiden för certifikatet utlöper. Intyg om sådana mellanbesiktningar skall upptagas i det certifikat som har utfärdats med stöd av regel 5 i denna bilaga.

2. Administrationen skall i fråga om fartyg som ej är underkastade föreskrifterna i punkt 1 i denna regel vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga föreskrifter i denna bilaga iakttages.
3. a) Besiktningar av fartyg med avseende på iakttagandet av föreskrifterna i denna bilaga skall utföras av tjänstemän hos administrationen. Administrationen får dock anförtro besiktningarna antingen åt inspektörer som utses för ändamålet eller åt organisationer som godkänts av administrationen.
- b) Administrationen skall vidtaga åtgärder för att stickprovsinspektioner skall kunna utföras under certifikatets giltighetstid. Sådana inspektioner skall säkerställa att fartyget och dess utrustning vidmakthålles i ett i alla avseenden tillfredsställande skick för den fart för vilken fartyget är avsett. Dessa inspektioner kan utföras av administrationens egen personal eller av utsedda inspektörer eller av godkända organisationer eller, på begäran av administrationen, av andra fördragsslutande parter. Om administrationen enligt föreskrifterna i punkt 1 i denna regel tillämpar ett system med obligatoriska årliga besiktningar, är nämnda stickprovsinspektioner ej obligatoriska.
- c) En administration, som utser inspektörer eller godkänner organisationer för att utföra besiktningar och inspektioner enligt vad som anges i a) och b) i denna punkt, skall under alla förhållanden bemyndiga varje utsedd inspektör eller godkänd organisation att
- 1) kräva reparationer av ett fartyg, och
  - 2) utföra besiktningar och inspektioner på begäran av behörig myndighet i en hamnstat.
- Administrationen skall underrätta organisationen om de särskilda åligganden som de utsedda inspektörerna eller de godkända organisationerna har bemyndigats fullgöra och om villkoren för bemyndigandet, vilka uppgifter organisationen skall delge de fördragsslutande parterna i och för information till dessas tjänstemän.
- d) När en utsedd inspektör eller godkänd organisation finner att ett fartygs skick eller dess utrustning i väsentliga avseenden ej överensstämmer med uppgifterna i certifikatet eller är av sådan beskaffenhet, att fartyget ej är lämpat att gå till sjöss

utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön, skall inspektören eller organisationen omgående tillse att rättelse sker och i vederbörlig ordning underrätta administrationen. Om rättelse ej sker, bör certifikatet indragas och skall administrationen omgående underrättas. Befinner sig fartyget i en annan fördragsslutande parts hamn, skall dessutom behörig myndighet i hamnstaten omgående underrättas. När en tjänsteman hos administrationen, en utsedd inspektör eller en godkänd organisation har underrättat den behöriga myndigheten i hamnstaten, skall hamnstatens regering ge tjänstemannen, inspektören eller organisationen all erforderlig hjälp vid fullgörande av de skyldigheter som följer av denna regel. I tillämpliga fall skall regeringen i ifrågavarande hamnstat vidtaga åtgärder som säkerställer att fartyget ej avgår, innan det kan gå till sjöss eller lämna hamnen för att gå till närmaste lämpliga reparationsvarv, utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön.

- e) Vederbörande administration svarar i varje fall helt för besiktningens och inspektionens fullständighet och effektivitet och för binder sig att vidtaga erforderliga åtgärder för att kunna fullgöra denna skyldighet.
- 4.
- a) Fartygets skick och dess utrustning skall vidmakthållas så att de uppfyller föreskrifterna i detta protokoll för att säkerställa att fartyget i alla avseenden förblir lämpat att gå till sjöss utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön.
  - b) Sedan besiktning av fartyget enligt punkt 1 i denna regel har avslutats, får ej utan administrationens medgivande ändring göras i fråga om konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material som besiktningen har omfattat, utom direkt utbyte av utrustning eller anordningar.
  - c) Närhelst en olyckshändelse drabbar ett fartyg eller en brist upptäcks, som i väsentliga avseenden påverkar fartygets behöriga skick eller effektiviteten eller fullständigheten hos den utrustning som avses i denna bilaga, skall fartygets befälhavare eller ägare rapportera senast möjligt till den administration, den godkända organisation eller den utsedde inspektör som är ansvarig för utfärdandet av berört certifikat och som skall tillse att undersökning igångsättes för att fastställa, om besiktning enligt föreskrifterna i punkt 1 i denna regel är erforderlig. Om fartyget är i en annan fördragsslutande parts hamn, skall befälhavaren eller ägaren också omgående rapportera

till behöriga myndigheter i hamnstaten, och den utsedde inspektören eller den godkända organisationen skall förvissa sig om att sådan rapport har avgivits.

Reglerna 5, 6 och 7

I dessa reglers nuvarande text utgår beteckningen "(1973)" i samband med det internationella oljeskyddscertifikatet.

Regel 8

Certifikatets giltighetstid

Nuvarande text i regel 8 ersättes med följande:

1. Ett internationellt oljeskyddscertifikat skall utfärdas med en av administrationen fastställd giltighetstid som ej får överstiga fem år från dagen för utfärdandet. I fråga om oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar under en begränsad tid, som anges i regel 13 punkt 9 i denna bilaga, får dock certifikatets giltighetstid inte överstiga den angivna tiden.
2. Certifikat skall upphöra att gälla, om väsentliga ändringar har vidtagits utan administrationens medgivande i fråga om föreskrivna konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material, med undantag för direkt utbyte av utrustning eller anordningar, eller om mellanbesiktningar som föreskrivits av administrationen med stöd av regel 4 punkt 1 c) i denna bilaga ej har utförts.
3. Ett certifikat som utfärdats för ett fartyg skall också upphöra att gälla, när fartyget övergår till en annan stats flagga. Nytt certifikat skall utfärdas först sedan den regering som utfärdar det nya certifikatet funnit helt klarlagt att fartyget i allt uppfyller föreskrifterna i regel 4 punkterna 4 a) och b) i denna bilaga. Vid överföring mellan fördragslutande parter skall regeringen i den stat vars flagga fartyget tidigare var berättigat att föra, om framställning därom göres inom tre månader efter överföringen, så snart som möjligt till administrationen överlämna kopia av det certifikat som fartyget innehade före överföringen och, om möjligt, kopia av den tillämpliga besiktningsrapporten.

Reglerna 9 till 12 - Ingen ändring

Nuvarande text i regel 13 ersättes med följande regler:

Regel 13

Segregerade barlasttankar, särskilt avdelade rena barlasttankar och och tankrengöring med råolja

Om annat ej följer av föreskrifterna i reglerna 13C och 13D i denna bilaga, skall oljetankfartyg uppfylla kraven i denna regel.

Nya oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt

1. Varje nytt råoljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt samt varje nytt produkttankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt skall vara försett med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2, 3 och 4 eller, i förekommande fall, punkt 5 i denna regel.

2. De segregerade barlasttankarnas kapacitet skall fastställas så, att fartyget kan framföras säkert under barlastresor utan att ta i anspråk lasttankar för vattenbarlast med det undantag som anges i punkt 3 eller 4 i denna regel. I varje fall skall dock de segregerade barlasttankarnas kapacitet vara minst sådan att fartygets djupgående och trim vid varje barlastförhållande under varje del av en resa, däri inbegripet förhållandena med endast fartygets vikt tomt och segregerad barlast, kan uppfylla ettvarvt av följande krav:

- a) det mallade djupgåendet midskepps ( $dm$ ) i meter (utan beaktande av deformation av fartyget) skall ej vara mindre än
$$dm = 2,0 + 0,02 L,$$
- b) djupgåendet vid förliga och aktra perpendiklarna skall motsvara det som bestäms av djupgåendet midskepps ( $dm$ ) enligt a) i denna punkt tillsammans med ett trim på aktern av högst 0,015 L, och
- c) i varje fall skall djupgåendet vid aktra perpendikeln vara minst så stort som behövs för att uppnå full nedsänkning av propellern (propellrarna).

3. I inget fall får barlastvatten föras i lasttankar utom på de sällsynta resor, då väderleksförhållandena är så svåra att det enligt befälhavarens bedömning är nödvändigt att föra extra vattenbarlast i lasttankar för att fartyget skall vara säkert. Sådan extra vattenbarlast skall hanteras och släppas ut med iakttagande av regel 9 i denna bilaga och i enlighet med föreskrifterna i regel 15 i denna bilaga, och anteckning skall göras i den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga.

4. I fråga om nya råoljetankfartyg skall den extra barlast som tillåtes i punkt 3 i denna regel föras i lasttankar endast, om dessa tankar före avgången från oljelosningshamn eller -terminal har blivit rengjorda med råolja enligt regel 13B i denna bilaga.

5. Utan hinder av föreskrifterna i punkt 2 i denna regel gäller i fråga om oljetankfartyg med en längd som understiger 150 meter att barlastförhållandena med segregerad barlast skall vara godkända av administrationen.

6. Varje nytt råoljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt skall vara försett med ett system för rengöring av lasttankar med råolja. Det åligger administrationen att tillse att systemet i allt uppfyller föreskrifterna i regel 13B i denna bilaga inom ett år efter det att tankfartyget första gången använts i fart för transport av råolja eller, om detta inträffar senare, vid slutet av den tredje resa under vilken råolja som är lämplig för rengöring med råolja transporterats. Såvida inte sådant oljetankfartyg transporterar råolja som ej är lämplig för rengöring med råolja, skall oljetankfartyget använda systemet enligt föreskrifterna i nämnda regel.

Existerande råoljetankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt

7. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkter 8 och 9 i denna regel, skall varje existerande råoljetankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt vara försett med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel från och med dagen för ikraftträdandet av detta protokoll.

8. Existerande råoljetankfartyg som avses i punkt 7 i denna regel får, i stället för att vara försedda med segregerade barlasttankar, använda ett system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med föreskrifterna i regel 13B i denna bilaga, såvida ej råoljetankfartyget är avsett att transportera råolja som ej är lämpad för rengöring med råolja.

9. Existerande råoljetankfartyg som avses i punkt 7 eller 8 i denna regel får, i stället för att vara försedda med segregerade barlasttankar eller att använda ett system för rengöring av lasttankar med råolja, använda särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13A i denna bilaga, under följande tid:

- a) i fråga om råoljetankfartyg med minst 70 000 tons dödvikt, intill två år efter dagen för ikraftträdandet av detta protokoll, och

- b) i fråga om råoljetankfartyg som har 40 000 tons dödvikt eller mer men mindre än 70 000 tons dödvikt, intill fyra år efter dagen för ikraftträdandet av detta protokoll.

Existerande produkttankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt

10. Från och med dagen för ikraftträdandet av detta protokoll skall varje existerande produkttankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt vara försett med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel eller alternativt använda särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13A i denna bilaga.

Oljetankfartyg som får betraktas som oljetankfartyg med segregerade barlasttankar

11. Varje oljetankfartyg som ej behöver vara försett med segregerade barlasttankar i enlighet med punkt 1, 7 eller 10 i denna regel får dock betraktas som ett tankfartyg med segregerade barlasttankar, förutsatt att det uppfyller föreskrifterna i punkterna 2 och 3 eller, i förekommande fall, punkt 5 i denna regel.

Regel 13A

Föreskrifter för oljetankfartyg med särskilt avdelade rena barlasttankar

1. Ett oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13 punkt 9 eller 10 i denna bilaga skall ha tillräcklig tankkapacitet avdelad uteslutande för förande av ren barlast, definierad i regel 1 punkt 16 i denna bilaga, för att uppfylla föreskrifterna i regel 13 punkterna 2 och 3 i denna bilaga.
2. Arrangemang och hanteringsmetoder avseende särskilt avdelade rena barlasttankar skall uppfylla de föreskrifter som meddelas av administrationen. Sådana föreskrifter skall innehålla åtminstone samtliga de föreskrifter som är upptagna i "Specifikationer för oljetankfartyg med särskilt avdelade rena barlasttankar" i den lydelse som har fastställts av 1978 års internationella konferens om tankfartygssäkerhet och förebyggande av havsförorening genom Resolution 14 och som får ändras av organisationen.
3. Ett oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar skall vara utrustat med en oljehaltmätare, som är godkänd av adminis-

trationen på grundval av specifikationer som rekommenderas av organisationen<sup>x</sup>, för att möjliggöra övervakning av oljehalten i barlastvatten som släppes ut. Oljehaltmätaren skall installeras senast vid oljetankfartygets första planemånga varvsbesök efter ikraftträdandet av detta protokoll. Intill dess oljehaltmätare har installerats, skall det omedelbart före utsläpp av barlast, genom undersökning av barlastvatten från särskilt avdelade tankar, klarläggas att ingen förorening med olja har skett.

4. Varje oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlast-tankar skall vara försedd med:

- a) En handbok för användning av särskilt avdelade rena barlast-tankar, vilken i detalj beskriver systemet och specificerar hanteringsmetoder. Denna handbok skall vara godkänd av administrationen och skall innehålla all den information som anges i de specifikationer som avses i punkt 2 i denna regel. Om en ändring som berör systemet med särskilt avdelade rena barlasttankar göres, skall handboken ändras på motsvarande sätt.
- b) Ett supplement till den oljehandbok som avses i regel 20 i denna bilaga, i enlighet med supplement 1 till bilaga III till denna bilaga. Supplementet skall på ett varaktigt sätt fogas vid oljedagboken.

#### Regel 13B

##### Föreskrifter för tankrengöring med råolja

1. Varje system för tankrengöring med råolja som skall finnas enligt regel 13 punkterna 6 och 8 i denna bilaga skall uppfylla föreskrifterna i denna regel.
2. Installationen för tankrengöring med råolja och tillhörande utrustning och arrangemang skall uppfylla de föreskrifter som meddelas av

---

<sup>x</sup> Se "Rekommendation om internationella utförande- och provningsspecifikationer för separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och oljehaltmätare", antagen av organisationen genom Resolution A.393 (X).

administrationen. Sådana föreskrifter skall innehålla åtminstone samtliga de föreskrifter som är upptagna i "Specifikationer för utformning, användning och kontroll av system för tankrengöring med råolja" i den lydelse som har fastställts av 1978 års internationella konferens om tankfartygssäkerhet och förebyggande av havsförorening genom Resolution 15 och som får ändras av organisationen.

3. Ett inertgassystem skall finnas i varje lasttank och sloptank i enlighet med tillämpliga regler i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss i den lydelse den har erhållit genom ändringar och tillägg enligt 1978 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

4. Med avseende på barlastning av lasttankar skall tillräckligt många lasttankar rengöras med råolja före varje barlastresa så att, med beaktande av tankfartygets trafikmönster och med beaktande av förväntade väderleksförhållanden, vattenbarlast behöver föras endast i lasttankar som har rengjorts med råolja.

5. Varje oljetankfartyg som använder ett system för tankrengöring med råolja skall vara försett med:

- a) En handbok för användning och utrustning, vilken i detalj beskriver systemet och utrustningen och specificerar hanteringsmetoder. Handboken skall vara godkänd av administrationen och skall innehålla all den information som anges i de specifikationer som avses i punkt 2 i denna regel. Om en ändring som berör systemet för tankrengöring med råolja göres, skall handboken ändras på motsvarande sätt.
- b) Ett supplement till den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga, i enlighet med supplement 2 till bilag III till denna bilaga. Supplementet skall på ett varaktigt sätt fogas vid dagboken.

Regel 13C

#### Existerande tankfartyg sysselsatta i särskild fart

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel, skall regel 13 punkterna 7 - 10 i denna bilaga ej äga tillämpning på ett existerande oljetankfartyg som är sysselsatt uteslutande i särskild fart mellan

- a) hamnar eller terminaler inom en stat som är fördragsslutande part, eller
- b) hamnar eller terminaler i stater som är fördragsslutande parter, om
  - 1) resan i sin helhet företages inom ett specialområde som avses i regel 10 punkt 1 i denna bilaga, eller
  - 2) resan i sin helhet företages inom andra gränser som fastställs av organisationen.

2. Föreskrifterna i punkt 1 i denna regel skall äga tillämpning endast när de hamnar eller terminaler, där last intages på ifrågavarande resor, är försedda med mottagningsanordningar som är tillräckliga för mottagning och behandling av allt barlast- och tankspolvatten från oljetankfartyg och använder dem och samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att, om annat ej följer av de undantag som medges i regel 11 i denna bilaga, allt barlastvatten inklusive rent barlastvatten och rester efter tankspolning behålles ombord och överföres till mottagningsanordningar och att anteckningen därom i vederbörliga delar av det supplement till oljedagboken som avses i punkt 3 i denna regel bestyrkes av behörig myndighet i hamnstaten,
- b) att överenskommelse har träffats mellan administrationen och regeringarna i de hamnstater som avses i punkt 1 a) eller b) i denna regel i fråga om användningen av ett existerande oljetankfartyg för särskild fart,
- c) att mottagningsanordningarna i de hamnar eller terminaler som avses ovan har befunnits tillräckliga enligt tillämpliga föreskrifter i denna bilaga och att de, för tillämpningen av denna regel, har godkänts i detta avseende av regeringarna i de fördragsslutande stater inom vilka ifrågavarande hamnar eller terminaler är belägna, och
- d) att på det internationella oljeskyddscertifikatet intygas att oljetankfartyget är sysselsatt uteslutande i sådan särskild fart.

3. Varje oljetankfartyg som är sysselsatt i särskild fart skall vara försett med ett supplement till den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga, i enlighet med supplement 3 till bihang III till denna bilaga. Supplementet skall på ett varaktigt sätt fogas vid oljedagboken.

## Regel 13D

Existerande oljetankfartyg med särskilda barlastarrangemang

1. Om ett existerande oljetankfartyg är så konstruerat eller användes på sådant sätt, att det alltid uppfyller de krav på djuggående och trim som anges i regel 13 punkt 2 i denna bilaga utan att behöva använda sig av vattenbarlast skall det anses uppfylla de krav på segregerade barlasttankar som avses i regel 13 punkt 7 i denna bilaga, under förutsättning att samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att hanteringsmetoder och barlastarrangemang är godkända av administrationen,
- b) att överenskommelse har träffats mellan administrationen och regeringarna i berörda fördragsslutande hamnstater i de fall då kraven på djuggående och trim uppfylles genom en hanteringsmetod, och
- c) att på det internationella oljeskyddscertifikatet intygas att oljetankfartyget använder särskilda barlastarrangemang.

2. I inget fall får barlastvatten föras i oljetankar utom på de sällsynta resor, då väderleksförhållandena är så svåra att det enligt befälhavarens bedömning är nödvändigt att föra extra vattenbarlast i lasttankar för att fartyget skall vara säkert. Sådan extra vattenbarlast skall hanteras och släppas ut med iakttagande av regel 9 i denna bilaga och i enlighet med föreskrifterna i regel 15 i denna bilaga, och anteckning skall göras i den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga.

3. En administration, som i enlighet med punkt 1 c) i denna regel har intygat på ett certifikat att oljetankfartyget använder särskilda barlastarrangemang, skall tillstålla organisationen närmare uppgifter härom för vidarebefordran till de fördragsslutande parterna.

## Regel 13E

Skyddande placering av segregerade barlastutrymmen

1. I varje nytt råoljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt och i varje nytt produkttankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt skall av de segregerade barlasttankar, som krävs för att ge den kapacitet som uppfyller föreskrifterna i regel 13 i denna bilaga, de som är belägna inom lasttanklängden arrangeras i enlighet med föreskrifterna i punkterna 2, 3 och 4 i

denna regel för att ge ett visst mått av skydd mot oljeutflöde i händelse av grundstötning eller kollision.

2. Segregerade barlasttankar och andra utrymmen än oljetankar inom lasttanklängden ( $L_t$ ) skall vara arrangerade så att de uppfyller följande krav:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J [L_t (B + 2D)]$$

där

$PA_c$  = ytan i kvadratmeter av sidobordläggningen för varje segregerad barlasttank eller utrymme som ej är oljetank, baserad på projektionen av mallade dimensioner,

$PA_s$  = ytan i kvadratmeter av bottenbordläggningen för varje sådan tank eller sådant utrymme, baserad på projektionen av mallade dimensioner,

$L_t$  = längden i meter mellan förliga och aktra ändpunkten av lasttankarna,

$B$  = fartygets största bredd i meter som den definieras i regel 1 punkt 21 i denna bilaga,

$D$  = mallat djup i meter mätt midskepps vertikalt från kölens översida till översidan av fribordsdäckets däcksbalk i fartygssidan. I fartyg med rundad övergång mellan sida och däck skall det mallade djupet mätas till skärningspunkten av de mallade linjerna för däck och sidobordläggning, varvid linjerna förlänges som om övergången vore av rektangulär utformning,

$J$  = 0,45 för oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton, 0,30 för oljetankfartyg med minst 200 000 tons dödvikt, om annat ej följer av punkt 3 i denna regel.

För mellanliggande dödviktsvärden skall värdet på "J" beräknas genom lineär interpolation.

Närhelst de symboler som användes i denna punkt förekommer i denna regel skall de ha den innebörd som anges i denna punkt.

3. För tankfartyg med minst 200 000 tons dödvikt får värdet på "J" minskas enligt nedanstående:

$$J_{\text{reducerat}} = \left[ J - \left( a - \frac{0_c + 0_s}{4 \cdot 0_A} \right) \right] \text{ eller } 0,2 \text{ om detta värde är större}$$

I denna formel är

- $a = 0,25$  för oljetankfartyg med 200 000 tons dödvikt,  
 $a = 0,40$  för oljetankfartyg med 300 000 tons dödvikt,  
 $a = 0,50$  för oljetankfartyg med minst 420 000 tons dödvikt,

För mellanliggande dödviktsvärden skall värdet på "a" beräknas genom lineär interpolation.

- $O_c$  = enligt definitionen i regel 23 punkt 1 a) i denna bilaga,  
 $O_s$  = enligt definitionen i regel 23 punkt 1 b) i denna bilaga,  
 $O_A$  = tillåtligt oljeutflöde enligt föreskrifterna i regel 24 punkt 2 i denna bilaga.

4. Vid beräkning av  $PA_c$  och  $PA_s$  för segregerade barlasttankar och andra utrymmen än oljetankar skall följande äga tillämpning:

- a) Den minsta bredden av varje vingtank eller utrymme, som sträcker sig över fartygssidans hela djup eller från däck till översidan av dubbelbotten, skall ej understiga 2 meter. Bredden skall mätas inombords från fartygssidan i rät vinkel mot mittlinjen. Där en mindre bredd är för handen, skall bottentanken eller utrymmet ej beaktas vid beräkning av den skyddande ytan " $PA_c$ ".
- b) Det minsta vertikala djupet av varje dubbelbottentank eller utrymme skall vara  $B/15$  eller 2 meter, om detta mått är mindre. Där ett mindre djup är för handen, skall bottentanken eller utrymmet ej beaktas vid beräkning av den skyddande ytan " $PA_s$ ".

Den minsta bredden och det minsta djupet av vingtankar och dubbelbottentankar skall mätas utan beaktande av slaget och, i fråga om den minsta bredden, utan beaktande av rundad övergång mellan däck och fartygs-sida.

Regel 14 - Ingen ändring

Regel 15

I denna regels nuvarande text utgår beteckningen "(1973)" i samband med det internationella oljeskyddscertifikatet.

Reglerna 16 och 17 - Ingen ändring

Regel 18

Pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar i oljetankfartyg

Punkterna 1 till 4 - Ingen ändring

Följande nya punkter införes i den nuvarande texten:

5. Varje nytt oljetankfartyg som skall vara försett med segregerade barlasttankar eller som är utrustat med system för tankrengöring med råolja, skall uppfylla följande krav:

- a) Det skall vara utrustat med oljerörledningar som är så utformade och installerade, att mängden olja som blir kvar i ledningarna blir så liten som möjligt.
- b) Det skall finnas möjligheter att tömma alla lastpumpar och alla oljeledningar, då lossningen avslutas, om så är nödvändigt genom anslutning till en strippinganordning. Oljerester från ledningar och pumpar skall kunna tömmas både i land och till en lasttank eller sloptank. För tömning i land skall det finnas en särskild ledning med liten diameter, vilken ledning skall vara ansluten bordvarts om fartygets manifoldventiler.

6. Varje existerande råoljetankfartyg som skall vara försett med segregerade barlasttankar eller som är utrustat med ett system för tankrengöring med råolja eller som använder särskilt avdelade rena barlasttankar, skall uppfylla föreskrifterna i punkt 5 b) i denna regel.

Regel 19 - Ingen ändring

Regel 20

I denna regels nuvarande text utgår beteckningen "(1973)" i samband med det internationella oljeskyddscertifikatet.

Reglerna 21 till 25 - Ingen ändring

Bihang I - FÖRTECKNING ÖVER OLJOR

Ingen ändring

Bihang II - FORMULÄR FÖR CERTIFIKAT

Nuvarande formulär för certifikat ersättes med följande formulär:

INTERNATIONELLT OLJESKYDDSCERTIFIKAT

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

.....  
(landets fullständiga namn)

av .....  
(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt föreskrifterna i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg)

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Bruttodräktighet

Fartygstyp:

Råoljetankfartyg<sup>x</sup>

Produkttankfartyg<sup>x</sup>

Råolja-/produkttankfartyg<sup>x</sup>

Fartyg som ej är oljetankfartyg och som har lasttankar som avses i regel 2 punkt 2 i bilaga I till protokollet<sup>x</sup>

Annat fartyg än de ovan angivna<sup>x</sup>

Dag för kontrakt på byggnad eller väsentlig förändring .....

Dag för kölsträckning, eller då fartyget befann sig på motsvarande byggnadsstadium eller då väsentlig förändring påbörjades .....

Dag för leverans eller slutförande av väsentlig förändring .....

<sup>x</sup> Det ej tillämpliga strykes.

DEL A ALLA FARTYG

Fartyget är utrustat med

(avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton)

- a) separeringsutrustning för oljehaltigt vatten<sup>x</sup> (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 100 delar på en miljon delar)
- b) ett oljefiltreringssystem<sup>x</sup> (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 100 delar på en miljon delar),

(avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 10 000 registerton)

- c) ett system för övervakning och kontroll av oljeutsläpp<sup>x</sup> (utöver utrustning enligt a) eller b) ovan), eller
- d) separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och ett oljefiltreringssystem<sup>x</sup> (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 15 delar på en miljon delar) i stället för utrustning enligt a) eller b) ovan.

Uppgifter om föreskrifter från vilka undantag medgivits enligt regel 2 punkterna 2 och 4 a) i bilaga I till protokollet:

.....  
.....

Anmärkningar:

---

<sup>x</sup> Det ej tillämpliga strykes.

Påteckning avseende existerande fartyg<sup>x</sup>

Det intygas att detta fartyg nu har utrustats så, att det uppfyller kraven i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg såvitt avser existerande fartyg<sup>xx</sup>.

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen be-  
myndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad  
som är tillämpligt)

---

<sup>x</sup> Denna påteckning behöver ej göras på andra certifikat än det första certifikat som utfärdas för ett fartyg.

<sup>xx</sup> Den tid efter protokollets ikraftträdande, inom vilken separeringsutrustning för oljehaltigt vatten, system för kontroll av oljeutsläpp, oljefiltreringssystem och/eller sloptanksarrangemang måste installeras, anges i regel 13 A punkt 3, regel 15 punkt 1 och regel 16 punkt 4 i bilaga I till protokollet.

DEL B OLJETANKFARTYG<sup>x</sup>

Fartygets lastkapacitet (m <sup>3</sup> )	Fartygets dödvikt (metriska ton)	Fartygets längd (m)

Det intygas att fartyget är konstruerat och utrustat och skall användas i enlighet med följande:

1. Detta fartyg
  - a) skall vara konstruerat enligt, och uppfyller<sup>xx</sup>
  - b) behöver ej vara konstruerat enligt<sup>xx</sup>
  - c) behöver ej vara konstruerat enligt, men uppfyller<sup>xx</sup>  
föreskrifterna i regel i 24 i bilaga I till protokollet.
  
2. Detta fartyg
  - a) skall vara konstruerat enligt, och uppfyller<sup>xx</sup>
  - b) behöver ej vara konstruerat enligt<sup>xx</sup>  
föreskrifterna i regel 13 E i bilaga I till protokollet.

<sup>x</sup> Denna del skall ifyllas för oljetankfartyg, däri inbegripet kombinationsfartyg. Tillämpliga anteckningar skall göras för andra fartyg än oljetankfartyg, om de är konstruerade för och användes till transport av olja i bulk med en sammanlagd rymd av minst 200 kubikmeter.

<sup>xx</sup> Det ej tillämpliga strykes.

## 3. Detta fartyg

- a) skall vara försett med segregerade barlasttankar enligt, och uppfyller<sup>x</sup>
- b) behöver ej vara försett med segregerade barlasttankar enligt<sup>x</sup>
- c) behöver ej vara försett med segregerade barlasttankar, men uppfyller<sup>x</sup>
- d) är, i enlighet med regel 13 C eller 13 D i bilaga I till protokollet och i enlighet med vad som anges i del C av detta certifikat, undantaget från<sup>x</sup>

föreskrifterna i regel 13 i bilaga I till protokollet.

- e) är utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med föreskrifterna i regel 13 B i bilaga I till protokollet, i stället för att vara försett med segregerade barlasttankar<sup>x</sup>.
- f) är försett med särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13 A i bilaga I till protokollet, i stället för att antingen vara försett med segregerade barlasttankar eller vara utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja<sup>x</sup>.

---

<sup>x</sup> Det ej tillämpliga strykes.

## 4. Detta fartyg

- a) skall vara utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja enligt, och uppfyller<sup>x</sup>
- b) behöver ej vara utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja enligt<sup>x</sup>

föreskrifterna i regel 13 punkt 6 i bilaga I till protokollet.

Segregerade barlasttankar<sup>xx</sup>

De segregerade barlasttankarna är fördelade enligt följande:

Tank	Volym (m <sup>3</sup> )	Tank	Volym (m <sup>3</sup> )

Särskilt avdelade rena barlasttankar<sup>xx</sup>

Detta fartyg använder särskilt avdelade rena barlasttankar fram till den ..... i enlighet med föreskrifterna i  
(datum)

regel 13 A i bilaga I till protokollet.

De särskilt avdelade rena barlasttankarna är utvalda enligt följande:

Tank	Volym (m <sup>3</sup> )	Tank	Volym (m <sup>3</sup> )

<sup>x</sup> Det ej tillämpliga strykes.

<sup>xx</sup> Strykes om ej tillämpligt.

Handbok<sup>x</sup>

Det intygas att detta fartyg har försetts med

- a) en giltig handbok för användning av särskilt avdelade rena barlasttankar, i enlighet med regel 13 A i bilaga I till protokollet<sup>x</sup>.
- b) en giltig handbok för rengöring av lasttankar med råolja (användning och utrustning), i enlighet med regel 13 B i bilaga I till protokollet<sup>x</sup>.

Gällande handboks identitetsbeteckning .....

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen be-  
myndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad  
som är tillämpligt)

Gällande handboks identitetsbeteckning .....

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen be-  
myndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad  
som är tillämpligt)

---

<sup>x</sup> Strykes om ej tillämpligt.

DEL C      UNDANTAG<sup>x</sup>

Det intygas att detta fartyg

- a) är sysselsatt uteslutande i fart mellan .....  
och ....., i enlighet med regel 13 C i  
bilaga I till protokollet<sup>xx</sup>, eller
- b) använder särskilda barlastarrangemang i enlighet med regel 13 D  
i bilaga I till protokollet<sup>xx</sup>

och därför är undantaget från föreskrifterna i regel 13 i bilaga I  
till protokollet.

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen be-  
myndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad  
som är tillämpligt)

---

<sup>x</sup> Strykes om ej tillämpligt.

<sup>xx</sup> Det ej tillämpliga strykes.

DET INTYGAS

att fartyget har besiktigats enligt regel 4 i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, avseende förhindrande av förorening genom olja, och

att besiktningen har visat att fartygets konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material och dessas skick är i alla avseenden tillfredsställande och att fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i bilaga I till protokollet.

Detta certifikat gäller till .....  
under förutsättning att fartyget undergår mellanbesiktning(ar) med mellan-  
lantider av .....  
Utfärdat i .....  
(plats där certifikatet utfärdats)

.....19.. .....  
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

## MELLANBESIKTNING

Det intygas att vid mellanbesiktning som avses i regel 4 punkt 1 c) i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg detta fartyg och dess skick befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i detta protokoll.

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

Tidpunkt för nästa mellanbesiktning .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

Tidpunkt för nästa mellanbesiktning .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

Tidpunkt för nästa mellanbesiktning .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift .....  
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats .....

Dag .....

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Bihang III - FORMULÄR FÖR OLJEDAGBOK

Följande formulär för supplement till oljedagboken fogas till det nuvarande formuläret:

Supplement 1

FORMULÄR FÖR SUPPLEMENT TILL OLJEDAGBOK FÖR OLJETANKFARTYG SOM ANVÄNDER SÄRSKILT AVDELADE RENA BARLASTTANKAR<sup>x</sup>

Fartygets namn .....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

Total lasttanksvolym ..... kubikmeter

Total tankvolym för särskilt avdelade rena barlasttankar .....  
..... kubikmeter

Följande tankar är utvalda att vara särskilt avdelade rena barlast-  
tankar:

Tank	Volym (m <sup>3</sup> )	Tank	Volym (m <sup>3</sup> )

Anmärkning: De tider som täckes av supplementet skall sammanfalla med de tider som täckes av oljedagboken.

<sup>x</sup> Detta supplement skall fogas till oljedagboken för oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med regel 13 A i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg. Annan erforderlig information skall införas i oljedagboken.

A. Barlastning av särskilt avdelade rena barlasttankar

101.	Barlastade tankens(arna)s identitetsbeteckning(ar)			
102.	Dag och fartygets position när vatten avsett för renspolning eller hamnbarlast togs in i särskilt avdelad(e) ren(a) barlasttank(ar)			
103.	Dag och fartygets position när pump(ar) och ledningar rensplades till sloptank			
104.	Dag och fartygets position när extra barlastvatten togs in i särskilt avdelad(e) ren(a) barlasttank(ar)			
105.	Dag, tidpunkt och fartygets position när a) ventiler till sloptank, b) ventiler till lasttankar, c) andra ventiler som påverkar systemet med rena barlasttankar stängdes			
106.	Mängd ren barlast som har tagits ombord			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, lasttanks- och rörledningsanslutningar samt förbindelser mellan tankar blivit säkrade sedan barlastning av de särskilt avdelade rena barlasttankarna avslutats.

Dag för anteckning ..... Ansvarigt befäl .....

Befälhavare .....

B. Utsläpp av ren barlast

107.	Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
108.	Dag, tidpunkt och fartygets position när utsläpp av ren barlast a) i havet eller b) till mottagningsanordning påbörjades			
109.	Dag, tidpunkt och fartygets position när utsläpp i havet avslutades			
110.	Mängd som har släppts ut a) i havet eller b) till mottagningsanordning			
111.	Har barlastvattnet före utsläppet kontrollerats med avseende på oljeförening?			
112.	Har utsläppet övervakats med oljehaltmätare under utsläppet?			
113.	Har före eller under utsläppet iakttagits något tecken på oljeförening av barlastvattnet?			
114.	Dag och fartygets position när pump och ledningar rensplades efter lastning			
115.	Dag, tidpunkt och fartygets position när a) ventiler till sloptank, b) ventiler till lasttankar, c) andra ventiler som påverkar systemet med rena barlasttankar stängdes			
116.	Mängd förorenat vatten som har överförts till sloptank(ar) (Sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) anges)			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, ventiler för överbordsutflöde, lasttanks- och rörledningsanslutningar samt förbindel-

ser mellan tankar blivit säkrade sedan utsläpp av ren barlast avslutats och att den pump (de pumpar) och rörledningar som är utvalda för systemet med rena barlasttankar rengjorts noggrant sedan utsläpp av ren barlast avslutats.

Dag för anteckning ..... Ansvarigt befäl .....

Befälhavare .....

Supplement 2

FORMULÄR FÖR SUPPLEMENT TILL OLJEDAGBOK FÖR RÅOLJETANKFARTYG SOM ANVÄNDER  
ETT SYSTEM FÖR RENGÖRING AV LASTTANKAR MED RÅOLJA<sup>x</sup>

Fartygets namn .....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

Total lasttanksvolym ..... kubikmeter

Resa från ..... till .....

(hamn(ar)) (datum) (hamn(ar)) (datum)

ANMÄRKNINGAR: De tider som täckes av supplementet skall sammanfalla  
med de tider som täckes av oljedagboken.

De lasttankar som har rengjorts med råolja skall vara  
de som anges i den handbok som föreskrives i regel 13 B  
punkt 5 a) i protokollet.

En särskild kolumn skall användas för varje rengjord  
eller vattensköljd tank.

---

<sup>x</sup> Detta supplement skall fogas till oljedagboken för råoljetankfartyg  
som använder system för rengöring av lasttankar med råolja i enlig-  
het med regel 13 B i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års  
internationella konvention till förhindrande av förorening från far-  
tyg och är avsett att ersätta oljedagbokens punkt e). Närmare upp-  
gifter om barlastning och utpumpning av barlast samt annan erforder-  
lig information skall införas i oljedagboken.

A. Rengöring med råolja

201.	Dag och hamn där rengöring med råolja utfördes eller fartygets position, om rengöringen har utförts mellan två lossningshamnar			
202.	Rengjord(a) tanks(ars) identitetsbeteckning(ar) (se not 1)			
203.	Antal spolkanoner i bruk			
204.	Rengöringen påbörjad a) dag och tidpunkt b) ullage			
205.	Använt rengöringsmönster (se not 2)			
206.	Tryck i rengöringssystemet			
207.	Rengöringen fullbordad eller avslutad a) dag och tidpunkt b) ullage			
208.	Anmärkningar			

Tankarna rengjordes i enlighet med programmen i handboken (se not 3) och konstaterades vara torra vid avslutad rengöring.

Dag för anteckning ..... Ansvarigt befäl .....

Befälhavare .....

Not 1 När en enskild tank har fler spolkanoner än som kan manövreras samtidigt i enlighet med vad som sägs i handboken, skall den sektion som blivit rengjord med råolja anges, t.ex. nr 2 center, främre sektionen.

Not 2 Anteckna, i enlighet med handboken, om enstegs- eller flerstegsметод användes för rengöringen. Om flerstegsметод användes, ange den vertikala sektor som täckes av spolkanonerna och antalet gånger som denna sektor täckes under denna särskilda del av programmet.

Not 3 Om de program som anges i handboken inte följes, skall närmare uppgifter införas under Anmärkningar.

B. Vattensköljning eller spolning av tankbottnar

209.	Dag och fartygets position när sköljning eller spolning utfördes				
210.	Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) samt dag				
211.	Använd vattenmängd				
212.	Överförd till a) mottagningsanordningar b) sloptank(ar) (sloptankens(arnas) identitetsbeteckningar anges)				

Dag för anteckning ..... Ansvarigt befäl .....

Befälhavare .....

Supplement 3

FORMULÄR FÖR SUPPLEMENT TILL OLJEDAGBOK FÖR OLJETANKFARTYG SOM ÄR  
SYSSELSATTA I SÄRSKILD FART<sup>x</sup>

Fartygets namn .....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

Total lasttanksvolym ..... kubikmeter

Total vattenbarlastkapacitet  
som kräves för uppfyllande av  
regel 13 punkterna 2 och 3 i bi-  
laga I till protokollet ..... kubikmeter

Resor från ..... till .....  
(hamn(ar)) (hamn(ar))

Anmärkning: De tider som täckes av supplementet skall sammanfalla  
med de tider som täckes av oljedagboken.

---

<sup>x</sup> Detta supplement skall fogas till oljedagboken för oljetankfartyg som är sysselsatta i särskild fart i enlighet med regel 13 C i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och är avsett att ersätta oljedagbokens punkter d), f), g) och i). Annan erforderlig information skall införas i oljedagboken.

A. Intagande av barlastvatten

301.	Barlastad(e) tanks(ars) identitetsbeteckning(ar)				
302.	Dag och fartygets position vid barlastningen				
303.	Total mängd intagen barlast i kubikmeter				
304.	Metod för beräkning av barlastmängden				
305.	Anmärkningar				
306.	Dag och underskrift av ansvarigt befäl				
307.	Dag och underskrift av befälhavaren				

B. Omfördelning av barlastvatten inom fartyget

308.	Anledning till omfördelningen				
309.	Dag och underskrift av ansvarigt befäl				
310.	Dag och underskrift av befälhavaren				

C. Avlämnande av barlastvatten till mottagningsanordning

311.	Dag och hamn(ar) där barlastvatten avlämnades			
312.	Mottagningsanordningens namn eller beteckning			
313.	Total mängd avlämnat barlastvatten i kubikmeter			
314.	Metod för beräkning av barlastmängden			
315.	Dag och underskrift av ansvarigt befäl			
316.	Dag och underskrift av befälhavaren			
317.	Dag, underskrift och stämpel av tjänsteman vid hamnmyndighet			

BILAGA II

REGLER FÖR KONTROLL AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA FLYTANDE ÄMNER I BULK

Ingen ändring

BILAGA III

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA ÄMNER SOM TRANSPORTERAS  
TILL SJÖSS I FÖRPACKAD FORM ELLER I FRAKTCONTAINER, FLYTTBARA TANKAR ELLER  
LANDSVÄGS- OCH JÄRNVÄGSTANKVAGNAR

Ingen ändring

BILAGA IV

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM TOALETTAVFALL FRÅN FARTYG

Ingen ändring

BILAGA V

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM FAST AVFALL FRÅN FARTYG

Ingen ändring

Bilaga 3.1Författningsförslag1 Förslag till  
Lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

2 § I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skaqen i Skaqerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävar, fast eller flytande plattform samt annan flytande anordning som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och annat ämne som, om det kommer ut i havet eller annat vattenområde, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadligt för levande tillgångar och den marina faunan och floran, skada skönhets- och rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet
Utsläpp	Utsläpp från fartyg, oberoende av orsaken, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om vad som vid tillämpningen av lagen förstås med olja, annan skadlig flytande kemikalie som transporteras i bulk än olja, skadliga ämnen i övrigt och oljetankfartyg.

## 2 kap. Förbud mot förorening från fartyg

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som härrör från eller eljest står i samband med fartygens drift. Bestämmelserna gäller dock inte i fråga om sådana utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar.

2 § Inom Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet utanför detta får olja inte släppas ut från fartyg utan skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar för olja.

I fråga om annat vattenområde meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

4 § Utsläpp till följd av olyckshändelse av skadligt ämne, som enligt denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen inte får släppas ut från fartyg eller får släppas ut endast under vissa förhållanden, skall begränsas så långt det är möjligt.

3 kap. Mottagning av förorenat barlast- och tankspolvatten från fartyg, m.m.

1 § Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på sådana platser inom Sveriges territorium där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamheten svarar för att behövlig mottagnings- och behandlingsanordning finns.

Regeringen får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även i andra fall. Regeringen bestämmer vem som skall svara för anordningarna.

2 § Anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrest av annan skadlig flytande kemikalie än olja skall finnas på de platser inom Sveriges territorium som regeringen föreskriver. Regeringen föreskriver också vem som skall svara för anordningarna.

3 § Om mottagning från fartyg, i andra fall än som avses i 1 och 2 §§, av rester och avfall som innehåller skadliga ämnen och härrör från fartygens drift finns särskilda bestämmelser.

4 § Någon avgift får inte tas ut för omhändertagande vid anordning som avses i 1 § första stycket av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas eller repareras hos den som svarar för anordningen.

I fråga om avgift för mottagning och behandling som avses i 1 § andra stycket och mottagning som avses i 2 § meddelar regeringen föreskrifter.

5 § Innehavaren av en hamn får inte av fartygets redare eller ägare ta ut någon särskild avgift för mottagning och annan hantering av rester och avfall som anges i 3 §.

6 § Den som avlämnar oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten till mottagningsanordning som avses i 1 § skall lämna uppgifter om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet som har betydelse för behandlingen.

Ett fartyg får inte lastas eller repareras på plats som avses i 1 §, om den som svarar för att behövlig mottagnings- och behandlingsanordning finns underlåter att omhänderta oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar sådana föreskrifter som behövs i fråga om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrest av annan skadlig flytande kemikalie än olja.

7 § Föreskrifter om utformning och drift av anordningar som avses i 1 och 2 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

8 § I fall då en anordning som avses i 1 eller 2 § saknas eller är otillräcklig får regeringen eller den myndighet som regeringen utser vid vite förbjuda att

1. olja lastas,
2. annan skadlig flytande kemikalie som transporteras i bulk än olja lastas eller lossas,
3. fartyg repareras, eller
4. annan verksamhet bedrivs som kan orsaka förorening genom olja eller annan skadlig flytande kemikalie än olja.

Meddelas inte förbud får regeringen eller den myndighet som regeringen utser vidta åtgärder för inrättande, utbyggnad eller drift av anordningen på bekostnad av den som har att svara för denna.

#### 4 kap. Fartygs konstruktion m.m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att fartyg, för att få användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, skall

1. ha certifikat som avses i 1 §,
2. vara så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §,
3. drivas i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §.

Med certifikat får i fråga om utländska fartyg likställas handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter.

#### 5 kap. Dagböcker m.m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om dagböcker och andra handlingar som innehåller uppgifter om hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg.

2 § Polismyndighet, tullmyndighet, tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § och annan myndighet som regeringen utser får ta del av de handlingar som avses i 1 §. Inom främmande lands sjöterritorium är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar.

#### 6 kap. Tillsyn

1 § Svenska fartyg, vilka omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. 1 § om konstruktion, utrustning eller drift, skall besiktigas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar.

Genom besiktningarna skall säkerställas att fartygen i fråga om konstruktion, utrustning och drift uppfyller de

föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 §.

2 § Utöver regelbundna besiktningar skall ett fartyg undergå inspektion när tillsynsmyndighet som avses i 5 § finner det påkallat.

Vid inspektion skall kontrolleras att fartyget och dess utrustning och driftförhållanden uppfyller kraven på ett fullgott skydd mot vattenföroreningar.

3 § Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. Sådana inspektioner skall begränsas till en granskning av certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar utfärdade av behöriga utländska myndigheter och av handlingar som avses i 5 kap. 1 §, såvida det inte finns grundad anledning anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna.

4 § Närmare föreskrifter om tillsynsförrättningar som avses i 1 - 3 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

5 § Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift utövas av den myndighet som regeringen utser. Myndigheten får uppdra åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättningar eller att utom riket verkställa sådana förrättningar.

6 § Regeringen får förordna att undersökning av fartyg och utrustning som företas av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt skall godkännas som tillsynsförrättning verkställd av svensk myndighet samt att certifikat som utfärdas efter sådan undersökning har samma giltighet som certifikat utfärdat av svensk myndighet.

7 § Den som verkställer tillsynsförrättning eller biträder vid sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget

för att göra nödvändiga undersökningar och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord.

Polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för tillsyn enligt denna lag.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och om ersättning åt sakkunnig som anlitas för tillsynsförrättning. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

9 § Fartygets redare eller ägare skall se till att fartyget blir föremål för tillsyn som avses i 1 §.

#### 7 kap. Särskilda åtgärder mot vattenförorening

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva sådana begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium som behövs för att förebygga vattenföroreningar.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar sådana föreskrifter om läktring av skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium som behövs för att förebygga vattenföroreningar. Om det påkallas av särskilda skäl, får även föreskrifter om förbud mot läktring meddelas.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om skyldighet att rapportera vattenföroreningar och händelser som innebär risk för sådana föroreningar. Detsamma gäller föreskrifter om skyldighet att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att hindra eller bekämpa vattenföroreningar.

4 § Företer ett fartyg väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift som avses i 4 kap. 1 § eller överträds föreskrifter som har meddelats med stöd av

1 § detta kapitel, får sjöfartsverket och även annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att använda viss utrustning,
3. föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg,
4. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan uppehållsplats,
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift.

Om det inte föreligger tillräckliga skäl för åtgärd enligt första stycket får myndigheten, såvitt avser brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift, meddela föreläggande att bristerna skall avhjälpas.

5 § Kommer olja eller annat skadligt ämne ut från ett fartyg i strid mot gällande bestämmelser eller kan det skäligen befaras att så sker och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium eller svenska intressen i övrigt kan skadas härigenom i avsevärd mån, får sjöfartsverket och även annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att hindra eller begränsa vattenföroreningar. Sådant beslut får avse

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud mot lastning, lossning, läktring eller bunkring,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne,
8. föreläggande att lastning, lossning, läktring eller bunkring skall avbrytas,
9. föreläggande om annan åtgärd för att hindra eller begränsa vattenföroreningar genom olja eller annat skadligt ämne.

6 § Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, får sjöfartsverket och även annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats,
2. förbud mot lossning av eller läktring från fartyget,
3. i fråga om svenskt fartyg, förbud mot fartygets vidare resa.

7 § Beslut enligt 4 - 6 § får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

8 § Beslut enligt 4 eller 5 § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut enligt samma paragrafer om föreläggande skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

I beslut enligt 4 eller 5 § får vite sättas ut.

9 § Underlåter någon att inom förelagd tid vidta åtgärd som åligger honom enligt beslut som har meddelats med stöd av 4 eller 5 § eller kan beslutet inte tillställas honom utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Detsamma gäller även i annat fall när ett beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd påkallas men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

10 § En myndighet som med stöd av 4 - 6 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa skall vidta de åtgärder som krävs för att hindra avgången eller den vidare resan.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att

på begäran av en svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandling till denna.

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om sådan märkning av olja ombord på fartyg som behövs för att det skall kunna fastställas varifrån förorenande olja har kommit.

För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet eller den myndighet som har befogenhet att meddela beslut enligt 5 § ta oljeprover ombord på ett fartyg och för sådant ändamål avbryta fartygets resa, om inte väsentlig olägenhet orsakas därigenom.

#### 8 kap. Besvär m.m.

1 § Har beslut enligt 7 kap. 4 - 6 § meddelats inom sjöfartsverket av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller har beslutet meddelats av någon annan myndighet, skall det genast underställas sjösäkerhetsdirektören. Sådant beslut får inte överklagas.

2 § Beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 7 kap. 4 - 6 §, överklagas hos kammarrätten genom besvär.

Beslut i annan fråga som avses i denna lag än sådan som avses i 7 kap. 4 - 6 § överklagas genom besvär

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet, eller
2. hos regeringen, om beslutet har meddelats av sjöfartsverket eller av annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

3 § Beslut i fråga som avses i denna lag gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som skall underställas sjösäkerhetsdirektören kan denne förordna att beslutet tills vidare inte skall gälla.

9 kap. Ansvar m.m.

1 § Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 kap. 2 § första stycket eller 4 § eller mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 §, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

2 § Har befälhavaren eller det befäl, till vilket befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadligt ämne, brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte skall ske i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av den, döms denne till böter eller fängelse i högst två år.

3 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrift eller förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,
2. förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 § eller
3. förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 7 §, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken, miljöskyddslagen (1969:387) eller lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,

2. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 5 kap. 1 § eller 7 kap. 3 § och

4. fartygets redare eller ägare om han bryter mot 6 kap. 9 §.

5 § Till böter döms

1. den som bryter mot 3 kap. 4 § första stycket, 5 §, 6 § första eller andra stycket,
2. den som bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § andra stycket eller 6 § tredje stycket,
3. den som lämnar tillsynsmyndighet oriktig uppgift för att erhålla certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för sådant certifikat förlängd och
4. befälhavare som bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

6 § Släpps skadligt ämne ut i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

- åsidosätts föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 § eller 7 kap. 1 §,
  - åsidosätts föreskrift eller överträds förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 §,
  - överträds förbud eller åsidosätts föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,
  - överträds förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller
  - åsidosätts föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,
- döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han har haft eller bort ha vetskap om gärningen.

7 § Bryter någon mot förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 §, som har förenats med vite, skall han inte dömas till ansvar enligt 9 kap. 3 eller 6 §.8 § Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning enligt lagen får tas upp av tingsrätt, som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller 336 - 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

10 kap. Övrigt

1 § Denna lag är tillämplig på statsfartyg, som inte används i affärsdrift, endast i den mån regeringen förordnar om det.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Vid meddelande av undantag får föreskrivas särskilda villkor.

3 § Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige och ej heller, i enlighet med vad regeringen föreskriver härom, mot andra bestämmelser i internationella överenskommelser. Detsamma gäller i fråga om undantag som avses i 2 §.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer, såvitt avser bestämmelserna om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrest av annan skadlig flytande kemikalie än olja.

I övrigt träder lagen i kraft den 1 juli 1980, då lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet skall upphöra att gälla.

Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Bilaga 3.22 Förslag tillLag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning  
av avfall i vatten

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse2 §<sup>1</sup>

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet eller på avfall som härrör från fartygs drift.

Denna lag tillämpas inte på sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som avses i lagen (0000:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1980.

1 Senaste lydelse 1976:8.

## Sammanställning av remissyttrandena över departementspromemorian Ds K 1979: 8

### 1 Allmänt

Sammanställningen nedan följer i stort den indelning i avsnitt som återfinns i promemorians kapitel 7, Överväganden och förslag.

Departementspromemorians förslag har i sina huvuddrag mottagits positivt under remissbehandlingen. Samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran att förslagen läggs till grund för lagstiftning. Flera remissinstanser betonar betydelsen av att den föreslagna lagstiftningen genomförs för att förbättra skyddet av den marina miljön. Uttalanden av denna innebörd görs bl. a. av rikspolisstyrelsen, fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen, statens brandnämnd, de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd och Vattenvärnet. Svenska maskinbefälsförbundet är positivt till den föreslagna lagstiftningen under förutsättning att maskinbefälsbemanning och utrustning ombord samt mottagningsanläggningar i land anordnas så att maskinbefålet kan följa bestämmelserna.

Kritiska synpunkter som har kommit fram vid remissbehandlingen avser främst det föreslagna förbudet att ta ut särskild avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall samt utformningen av bestämmelserna om flytande kemikalier i bulk.

### 2 Frågan om svenskt tillträde till MARPOL-protokollet

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran att Sverige tillträder MARPOL-protokollet.

Riksåklagaren finner det i hög grad önskvärt att Sverige tillträder MARPOL-protokollet.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller att det är av stor betydelse för den marina miljön att vattenföroreningarna i havet minskas och att stora ansträngningar görs för att så många sjöfartsnationer som möjligt tillträder de internationella överenskommelserna till skydd för den marina miljön.

De svenska medlemmarna av Nordiska oljeskyddsunionens råd påpekar att den från deras synpunkt viktigaste frågan i MARPOL-protokollet gäller de däri ingående föreskrifterna om uppskov med tillämpningsreglerna i Bilaga II om flytande kemikalier i bulk, varigenom ratificering av protokollet förhoppningsvis kan påskyndas och dess Bilaga I med regler till förhindrande av förorening genom olja kan träda i kraft. Ledamöterna finner sistnämnda reglers ikraftträdande angeläget såväl med hänsyn till de

skärpta bestämmelserna till förhindrande av oljeutsläpp från fartygen som till att Helsingforskonventionens regler mot utsläpp av olja därigenom skulle komma att tillämpas i Östersjöområdet också av fartyg från stater utanför området.

Även *fiskeristyrelsen* och *länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller betydelsen av att Helsingforskonventionens regler mot utsläpp av olja i Östersjöområdet tillämpas också av andra fartyg än Östersjöstaternas.

### 3 Nya konventionsbestämmelsers tillämpning i Sverige

Vad först gäller frågan om svensk tillämpning av vissa bestämmelser i MARPOL-protokollet i enlighet med konferensresolution nr 1 förutsätter *sjöfartsverket* att Sverige kommer att tillämpa ifrågavarande bestämmelser från den 1 juni 1981 ("target date"). Verket framhåller också att det är angeläget att Sverige verkar för att övriga sjöfartsnationer i största möjliga utsträckning gör detsamma. Verket förutsätter vidare att de regler som sätts i kraft i Sverige med stöd av resolution nr 1 även blir tillämpliga på utländska fartyg som trafikerar svenska hamnar. Verket utgår slutligen från att en "target date"-tillämpning enligt resolution nr 1 inte innebär ett fullständigt ikraftträdande av MARPOL-protokollets tillsyns- och certifieringsregler, regler beträffande torrlastfartyg m. m. fr. o. m. den 1 juni 1981.

*Sveriges redareförening* framhåller det angelägna i att MARPOL-protokollets föreskrifter träder i kraft i Sverige samtidigt som i andra sjöfartsländer och uttrycker förhoppningen att detta skall ske vid "target date". Viktigt är emellertid, understryker föreningen, att detta ikraftträdande inte kommer att gälla endast för svenska fartyg. Föreningen framhåller också vikten av att den ansvariga myndigheten inte föreskriver skärpta krav för svenska fartyg utöver dem som finns i protokollet. Skulle ändock sådana krav resas bör de noga motiveras och deras ekonomiska liksom miljömässiga innebörd klarläggas. Det förutsätts då, framhåller föreningen, att svenska staten på lämpligt sätt subventionerar dessa extra kostnader som i annat fall skulle försätta svensk sjöfartsnäring i en konkurrensmässigt svår ställning.

*Överåklagaren i Stockholm, Skånes handelskammare* och *Sjöassuradörernas förening* framhåller betydelsen av att efterlevnaden av konventionen blir allmän bland sjöfartsländerna och att ett ikraftträdande av svensk lagstiftning tidsmässigt anpassas till motsvarande åtgärder i andra sjöfartsländer. *Överåklagaren i Stockholm* åberopar därvid konkurrensskäl och tillägger att det är svårt att hävda en ensidig efterlevnad av dyrbara reformer på sjöfartens område.

Även *Sveriges varvsindustrieförening* framhåller att de svenska föreskrifter som föranleds av MARPOL-protokollet bör sättas i kraft först när

internationellt ikraftträdande har uppnåtts. Om tillämpning skall ske från "target date" förutsätter föreningen att en svensk tillämpning blir beroende av att ett större antal IMCO-stater av betydelse i sammanhanget beslutar om motsvarande åtgärder, varvid utländska fartyg måste behandlas på samma sätt som svenska.

Några remissinstanser har särskilt kommenterat promemorians överväganden om bestämmelser avseende flytande kemikalier i bulk.

*Statens naturvårdsverk* tillstyrker förslaget att regeringen får förordna om dessa bestämmelsers ikraftträdande. Detta bör ske, framhåller verket, så snart de praktiska förutsättningarna föreligger och inte anstå i avvaktan på en internationell tillämpning. Verkets preliminära bedömning är att det skulle ta omkring ett och ett halvt år att göra de installationer och övriga förberedelser i land för mottagning av kemikalierester som krävs. Verkets bedömning baseras på förutsättningen att mottagningsskyldigheten begränsas till i princip endast lossningshamnar och reparationsvarv. Verket framhåller också att, även om frågan om avgifter för omhändertagandet av bulkkemikalierester inte behandlas i promemorian, flera skäl talar för att ett avgiftsfritt system är olämpligt för dessa slag av avfall.

*Svenska kommunförbundet* framhåller att promemorian inte ger någon tydlig bild av de krav i fråga om omhändertagande av kemikalierester som kommer att drabba hamnkommunerna. Frågor rörande mottagningsanordningar för kemikalierester bör enligt förbundet ägnas ökad uppmärksamhet och frågan om huvudmannaskapet för mottagningsanläggningarna klarläggas.

*Sveriges kemiska industrikontor* (kemikontoret), som begränsar sitt yttrande till frågor om flytande kemikalier i bulk, har kritiska synpunkter på utformningen av 3 kap. i lagförslaget.

Kemikontoret påtalar till en början att promemorian går förbi frågan om att rätt fördela det ekonomiska och operativa ansvaret mellan hamnens ägare, lastens ägare samt befraktaren för omhändertagande av kemikalierester. Kemikontoret finner det också mindre tillfredsställande att denna fråga hänskjuts till regeringens avgörande i en framtid och förordar att man nu avgör åtminstone grundprinciperna i fråga om kostnadstäckningen.

Kemikontoret framhåller vidare att omhändertagande i land av kemikalierester endast bör komma i fråga i lossningshamnen. Det är då skäligt att lastens ägare ikläder sig ansvaret härför. En förutsättning för detta är dock att lastägaren ges möjlighet antingen att själv övervaka att omhändertagandet sker så, att onödig kostnad undviks, eller att uppdra omhändertagandet åt annan, t. ex. hamnens innehavare.

Kemikontoret framhåller också att bestämmelserna i 3 kap. måste göra åtskillnad mellan rester av en last som har lossats och mer eller mindre blandade rester ("slops") från laster lossade vid skilda tillfällen hos andra lastmottagare. Av rättviseskäl bör det enligt kemikontoret klart sägas ut i

lagen att ägare av viss last saknar varje ansvar för lastrester som inte har samband med hans egen last. Om avsikten är att tillåta att lastrester av vilket ursprung som helst skall få avlämnas i vissa svenska hamnar, bör detta täckas av särskilda bestämmelser. Kostnadsansvaret för sådan service måste ovillkorligen och utan inskränkningar falla på fartygets ägare.

Sveriges industriförbund instämmer i sitt yttrande i vad som har anförts av kemikontoret.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller att det f. n. inte finns tillräckliga resurser att ta emot och destruera alla de olika sorters avfall det kan bli fråga om vid genomförandet av MARPOL-protokollets tekniska bestämmelser. Det accentuerar behovet av en snabb utbyggnad av Sakabs resurser för inrättande av mottagnings-, mellanlagrings- och behandlingsanläggningar.

#### 4 Samordning av gällande bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att bestämmelserna om åtgärder mot vattenförorening från fartyg förs samman i *en lag* och *en förordning* i anslutning till lagen.

Enligt bl. a. riksåklagaren, hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping, brottsförebyggande rådet, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, generaltullstyrelsen och Sveriges varvsindustriförening innebär sammanföringen av bestämmelserna en förbättring och förenkling som ger överskådlighet och lättillgänglighet.

Även förslaget att lagstiftningen utformas som en ramlagstiftning tillstyrks eller lämnas i princip utan erinran av samtliga remissinstanser.

Statens naturvårdsverk pekar på behovet av kontinuerlig översyn av tillämpningsföreskrifterna med tanke på den tekniska utvecklingen och kunskapsutvecklingen i fråga om utsläppens miljöeffekter. Det är därför riktigt, framhåller verket, att i en ramlagstiftning i stor utsträckning ge bemyndiganden att besluta om de svenska bestämmelsernas innehåll.

Kammarrätten i Jönköping erinrar om att även 1972 och 1976 års lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg i väsentliga delar är utformade som en ramlagstiftning. Enligt kammarrätten har den ordningen varit ändamålsenlig och inte vid tillämpningen föranlett sådana svårigheter att man bör frånga nuvarande lagstiftningsteknik.

Sjöfartsverket framhåller att ett praktiskt problem vid nationellt ikraftsättande är att betydelsefulla regler skall träda i kraft vid ett flertal olika tidpunkter. Genom att den föreslagna lagstiftningen har utformats med utpräglad karaktär av ramlagstiftning underlättas ett sådant ikraftträdande.

Brottsförebyggande rådet anser att den författningsteknik som en ramlag utgör ofta innebär att bestämmelserna blir svårtillgängliga och svår-

överskådliga. Med hänsyn till ämnets tekniska karaktär och den snabba utvecklingen på området finner emellertid rådet denna författningsteknik godtagbar. Rådet finner också att författningen är klart utformad och att den tydligt uttrycker de krav som ställs upp till förhindrande av förorening från fartyg.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser att det hade varit önskvärt med preciserade regler i större utsträckning men finner sig sakna tillräcklig anledning att motsätta sig den föreslagna författningstekniken.

## 5 Särskilda frågor

### 5.1 Avgifter för mottagning av rester och avfall från fartygs drift

Flertalet remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget om förbud att ta ut särskild avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall. Vissa remissinstanser redovisar dock en tveksam eller negativ inställning.

*Generaltullstyrelsen* understryker kraftigt behovet av det föreslagna förbudet, som enligt styrelsens uppfattning med stor sannolikhet kommer att medverka till att antalet otillåtna utsläpp minskar i svenska farvatten.

*Sjöfartsverket* uttalar tillfredsställelse med den föreslagna ordningen som enligt verket gör det möjligt att få till stånd ett fungerande system för mottagning av avfall från fartyg.

*Stockholms kommun* anser att snara åtgärder krävs för att effektivt motverka utsläpp i havet av bl. a. oljerester från fartyg. En författningsskyldighet för hamnarna att ta emot miljöfarligt spill är därför angelägen. Finansiering av verksamheten via hamnavgifterna bör kunna övervägas. Om samtliga hamnar erbjuder sådan service och tar betalt för den – oavsett om den utnyttjas eller ej – kan det antas, framhåller kommunen, att fartygen hellre använder än avstår från denna service.

*Sveriges fartygsbefälsförening* betonar vikten av att hamninnehavare inte får ta ut någon särskild avgift för mottagning och bortforsling av oljeavfall.

*Stockholms handelskammare* finner det värdefullt att förbud införs för hamninnehavare att ta ut särskild avgift för mottagning och bortforsling av oljeavfall från fartyg. Sådana kostnader bör, understryker handelskammaren, tas ut generellt via de ordinarie hamnavgifterna. *Skånes handelskammare* ställer sig bakom förslaget med hänvisning till att en särskild avgift kan verka hämmande på benägenheten att utnyttja anläggningen. Handelskammaren, som noterar att förslaget följer den i prop. 1975/76: 5 anvisade ordningen, understryker att hamninnehavaren – vanligtvis kommunen – bör verka för att anläggningen kan utnyttjas även för annan typ av avfall så att därmed kostnaden för anläggningen kan spridas i vidare mån och ej endast belasta hamnverksamheten.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det riktigt att kostnaderna för omhändertagande av avfall skall tas ut generellt via hamnavgifter och liknande avgifter. Länsstyrelsen betonar vikten av att beräkningsgrunden för dessa kostnader blir likformig för hela riket.

*Sveriges redareförening* instämmer i promemorians överväganden om förbud mot att ta ut avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum, toalett- och fast avfall. Redareföreningen framhåller dock att förbudet bör gälla generellt för alla fartyg, även fartyg i färjetrafik.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser att det skulle ha varit lättare att ta ställning till förslaget, om man i promemorian hade lämnat en redogörelse för vilka kostnader det gäller. Även utan ett sådant underlag torde man dock, framhåller hovrätten, våga ansluta sig till den i promemorian framförda farhågan att den iakttagna utvecklingen mot en tillämpning av en särskild avgift för omhändertagande av avfallet kan leda till att de olagliga utsläppen ökar. Hovrätten finner därför förslaget om införande av ifrågakvarande förbud välbetänkt, i vart fall från miljösynpunkt.

*Länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län* är tveksamma till förslaget.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att frågan om "avgiftsfrihet" bör avgöras först efter en snabb utvärdering av förhållandena beträffande befintliga mottagningsanläggningar mot bakgrund bl. a. av deras påstådda låga nyttjandegrad. Länsstyrelsen pekar också på de konkurrensnackdelar som "avgiftsfrihet" enligt hamninnehavarna innebär för dem. Länsstyrelsen tillägger dock att miljöskyddsintressena väger tyngre än konkurrensnackdelarna, om det kan göras sannolikt att den föreslagna "avgiftsfriheten" är ett effektivt styrmedel.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* föreslår att frågan om avgiftsförbud utreds vidare. Flera ledamöter tillstyrker dock "avgiftsförbudet" och föreslår att detta kombineras med en skyldighet att avlämna avfallet.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län*, som tillstyrker förslaget, finner det angeläget att reglerna för att täcka kostnaderna för mottagning av avfall övervägs ytterligare, så att en så rättvis fördelning som möjligt kan ske och risken för att annars uppkommande högre kostnader i viss hamn får en negativ effekt från konkurrenssynpunkt såvitt möjligt undviks.

*Statens naturvårdsverk* har ingen invändning mot avgiftsförbudet för toalettavfall och fast avfall men är i övrigt negativt till förslaget. Negativa ställningstaganden till förbud mot särskild avgift redovisas också av *Svenska kommunförbundet* och *Svenska hamnförbundet*.

*Statens naturvårdsverk* framhåller att den grundprincip som allmänt gäller i Sverige är att förorenaren får bära de direkta kostnaderna för att rena och ta hand om sina föroreningar. Härigenom får förorenaren ett direkt intresse av att på olika sätt minimera sina miljöskyddskostnader. För fartygens del finns med det föreslagna avgiftssystemet inte detta incitament, och hamnarna kan, beroende på vilket avfall som lämnas,

drabbas av kostnader för omhändertagandet som kraftigt kan överstiga det generella mottagningspålägget på hamnavgiften.

Enligt verkets uppfattning är erfarenheterna hittills av det "avgiftsfria" systemet alltför begränsade för att det skall vara möjligt att bedöma vilken grad av styrande effekt den ena eller andra avgiftsformen kan ha på utnyttjandet av mottagningsanläggningarna. Utformningen av avgiftssystemet, fortsätter verket, torde f. ö. inte vara den avgörande faktorn för att få fartygen att på avsett sätt leverera sitt avfall i land. För detta krävs en effektiv kontroll, dels av att fartygen lämnar i land det man är skyldig att lämna, dels av lastdagböcker o. d. så att olagliga utsläpp kan spåras upp och beivras. Den otillräckliga kontrollen och det faktum att ifrågakvarande konventionsbestämmelser ännu inte har blivit bindande för de främmande fartyg som anlöper svenska hamnar torde, framhåller verket, vara de viktigaste orsakerna till att svenska oljemottagningsanläggningar hittills har blivit dåligt utnyttjade.

Verket säger sig vara införstått med att ett "avgiftsfritt" system kan innebära vissa fördelar i fråga om en del avfallstyper, i synnerhet om systemet vinner internationell anslutning och staterna tillämpar en effektiv kontroll. Verket har därför ingen erinran i fråga om ett förbud mot särskilda avgifter för omhändertagande av toalettavfall och fast avfall, särskilt som fartyg i färjetrafik ej föreslås bli omfattade av förbudet. Verket vill dock inte tillstyrka förslaget om avgiftsförbud för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. eller av rester av skadliga ämnen som transporteras på annat sätt än i bulk. För dessa avfallstyper, för vilka hanteringskostnaderna kan bli betungande, bör enligt verket hamnarna få ta ut särskilda avgifter av berörda fartyg.

*Svenska hamnförbundet* hänvisar till tidigare skrivelse i vilken förbundet har avstyrkt sjöfartsverkets förslag att förbud införs mot särskild avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d., toalettavfall och fast avfall. Hamnförbundet anför följande ytterligare synpunkter:

Den frekvens avlämning i svenska hamnar av sludge liksom av annat oljeavfall m. m. rätteligen bör ha vid gällande bestämmelser har hamnförbundet sökt att översiktligt bestämma för olika fartygstyper. Den ringa frekvensen i dag ter sig överraskande trots den i stort gällande avgiftsfriheten. I fråga om oljehaltigt barlastvatten från tankfartyg redovisas en liknande iakttagelse i betänkandet REN TUR (s. 73). Vad gäller sludge syns bara något enstaka rederi mera systematiskt ha gått in för att avlämna dylikt avfall i hamn. Så är – trots utgående avgifter – fallet beträffande Piteå.

En individuell avgiftsfrihet skulle – så långt det i dag går att se – belasta hamnarna mycket olika. Möjligheten att allmänt höja hamnavgifterna för att täcka en svårbedömbart merkostnad saknar praktiskt värde för huvuddelen av hamnarna. Stora kostnadsökningar – inte minst vad gäller ränteposten – och stagnerande trafik tillsammans med ett trångt konkurrens-läge låser det samlade avgiftsuttaget. Konsekvensen av individuell avgiftsfrihet blir i sak att kostnaderna belastar den hamnägande kommunen. En

annan följd är att det inte finns någon anledning för redaren att genom anordningar ombord begränsa avfallskvantiteten med ytterligare merkostnader för hamnägaren som följd.

I promemorian antyds att mottagningen i hamnarna inte har hunnit att ordnas på ett rationellt sätt. Hamnförbundet ifrågasätter detta. Avfallet hämtas med slamsugningsbil vid fartygets sida. Detta sker genom det kommunala renhållningsverket eller fristående entreprenör. Kostnaden beror på – förutom kvantiteten – transportsträckan till uppsamlingsstället, vartill kommer själva behandlingskostnaderna. Mindre kommuner kan vid en samlad kalkyl finna fördelaktigt att utnyttja anläggning i grannkommun. Den vägberoende kostnaden blir därvid hög. Byggs egen anläggning ökar de fasta kostnaderna vilka på något sätt ska fördelas på omhändertagna kvantiteter. Skillnaden i samlad kostnad för vederbörande hamn och också den hamnägande kommunen kan – även om statsbidrag erhållits för anläggningen – ligga i samma storleksordning.

En ytterligare faktor att ta hänsyn till är att ännu enbart Sverige syns vara inne på linjen med individuell avgiftsfrihet vid avlämning av olika typer avfall. Skulle vid aktuell och blivande svensk och utländsk lagstiftning sludge komma att regelmässigt lämnas i hamn lär detta vid Sveriges särställning i avgiftshänseende hårt belasta de svenska hamnarna och då med en fördelning mellan dessa som inte går att överblicka.

Hamnförbundet anser att vid den osäkerhet som råder – en osäkerhet som i varje fall inte kan skingras av de svenska hamnarna eller deras gemensamma organisation – bör kostnaderna för avlämningen av sludge täckas av de statliga avgifter som kollektivt och med långtgående utjämning hamnarna emellan tas ut i form av fyravgifter och farledsvaravgifter.

För att undvika ett betungande avräknings- och kontrollförfarande kan det vara befogat att de olika hamnarna bär en viss minimikostnad. Denna bör dock inte sättas högre än till tre procent av de under året uppburna hamnavgifterna för berörda fartyg, dvs. torrlastfartygen. Belopp härutöver ersätts av sjöfartsverket i efterskott med medel från en särskild anslagspost som i sin tur avräknas från uppbörden av statliga avgifter.

I de fall lastageplats med grundpenningtaxa är belägen innanför område för allmän hamn kan krävas särskilt avräkningsförfarande.

*Svenska kommunförbundet* framhåller att en bestämmelse som förbjuder hamninnehavare att ta ut särskilda avgifter för mottagning och bortforsling av avfall och som innebär att dessa kostnader måste belasta den allmänna hamnverksamheten – och därmed hamnavgifterna – kommer att drabba hamnkommunerna mycket olika. Innan beslut fattas i frågan bör därför, enligt förbundet, närmare klarläggas dels hur kommunerna kommer att drabbas av en sådan bestämmelse, dels vilken effekt en avgiftsfrihet får på fartygens befälhavare, redare m. fl. då det gäller att begränsa avfallsproduktionen ombord. Om särskilda skäl talar för att avlämning av avfall skall ske utan direkta kostnader, anser förbundet att det måste klargöras av vem dessa kostnader kommer att bäras och hur de skall fördelas. Förbundet instämmer också i Svenska hamnförbundets ifrågasättande av vad som sägs i promemorian om att mottagningen av fartygsavfall ännu ej hunnit ordnas på ett rationellt sätt.

I fråga om nu gällande förbud att ta ut avgift för omhändertagande av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten framhåller *Sveriges varvsindustri-förening* att man tidigare har motsatt sig, och alljämt motsätter sig, förbudet, om inte reparationsvarven "ges full kompensation för de merkostnader de åsamkas i förhållande till konkurrenter i andra länder, i flera fall i Östersjöstater som ej satt i kraft motsvarande föreskrifter".

## 5.2 Tillsyn

Promemorians allmänna överväganden om tillsyn kommenteras endast av ett par remissinstanser. *Brottsförebyggande rådet* anser att de föreslagna skärpningarna av bestämmelserna om certifikat, besiktning och inspektion bör kunna spela en förebyggande roll mot olagliga utsläpp av olja. *Sveriges redareförening* framhåller att god tillsyn behövs för att komma åt fartyg som är undermåliga i miljöhänsende. Denna tillsyn bör ske i form av stickprovskontroll av såväl svenska som utländska fartyg.

Flera remissinstanser, bl. a. *kammarrätten i Jönköping*, *sjöfartsverket*, *statens naturvårdsverk* och *Vattenvärnet* framhåller att det ökade skydd mot föroreningar för den marina miljön som åsyftas i den föreslagna lagstiftningen ställer krav på att sjöfartsverket och andra myndigheter ges förstärkta resurser för att fullgöra sina uppgifter.

*Sjöfartsverket* framhåller att MARPOL-protokollets tillämpning i Sverige enligt konferensresolution nr 1 kommer att medföra en avsevärd ökning av sjöfartsinspektionens arbetsuppgifter. Protokollets ikraftträdande kommer dessutom att resultera i en toppbelastning under den tid som erfordras till dess samtliga berörda svenska fartyg certifierats enligt protokollets krav. Under förutsättning att toppbelastningen kan spridas, bl. a. genom att "target date"-tillämpningen inte innebär ett fullständigt ikraftträdande av MARPOL-protokollets tillsyns- och certifieringsregler, regler beträffande torrlastfartyg m. m. redan fr. o. m. den 1 juni 1981, anser verket att denna övergående toppbelastning eventuellt kan klaras genom övertidsuttag och omprioriteringar. Verket understryker emellertid att sjöfartsinspektionen genom protokollets tillämpning kommer att tillföras en avsevärd permanent arbetsbelastning. Verket har beräknat den tid som krävs för inspektioner till tio personår och för tillsynsverksamhet på centralförvaltningen till två personår. Vid beräkningen har verket tagit hänsyn till bl. a. tillkommande besiktningar enligt SOLAS-protokollet och nödvändig utbildning av personal i fråga om de nya reglerna. Verket understryker att man med hänsyn till vissa andra tillkommande uppgifter f. n. inte kan ta på sitt ansvar att inom befintliga resursramar frigöra erforderliga resurser för att tillfredsställande lösa de uppgifter som tillkommer med anledning av MARPOL-protokollets tillämpning.

*Statens naturvårdsverk* framhåller att förstärkta resurser krävs inte minst i kvalitativt hänsende. Fartygstillsynen är i dag inriktad främst på

de säkerhetsmässiga aspekterna och inte på miljöskyddet. Detta innebär att myndigheterna måste ges ökad miljöskyddskompetens.

*Överklagaren i Stockholm* är av den uppfattningen att den föreslagna utökningen av inspektionsverksamheten kommer att kräva en betydlig förstärkning av sjöfartsverket.

### 5.3 Påföljder m. m.

Flertalet remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran de föreslagna straffskärpningarna.

*Riksåklagaren* anför att påföljdsskärpningen för olagliga utsläpp av skadliga ämnen från fartyg får anses utgöra en viktig markering av att samhället nu ser allt allvarigare på denna form av miljöförstöring. Erfarenheten utvisar dock, säger riksåklagaren, att domstolarna beträffande brott av sådant eller liknande slag som här är i fråga är mycket återhållsamma vid utmätningen av straff även i fall då strafflatituden omfattar fängelse upp till ett eller två år. Det torde därför böra understrykas att brott mot den nya lagen kan vara mycket allvarliga och att de följaktligen ej sällan bör föranleda frihetsstraff av ej alltför ringa omfattning. Även om en straffskärpning kommer till stånd kan det dock med fog ifrågasättas, framhåller riksåklagaren, om de föreslagna sanktionsformerna kommer att få en tillräckligt preventiv effekt.

Enligt *brottsförebyggande rådet* finns det all anledning att se allvarligt på vattenföreningar från fartyg inte minst med hänsyn till att ekonomiska överväganden ofta föregår utsläpp av miljöfarligt avfall. Mot den bakgrunden kan enligt rådet ingen invändning riktas mot den föreslagna straffskärpningen för olagliga utsläpp.

Rådet framhåller vidare att straffsatserna i övriga miljöförfattningar i allmänhet är lägre än de nu föreslagna. För att komma till rätta med de skillnader i påföljdshänseende som finns mellan de olika författningarna inom miljövårdsområdet bör, enligt rådet, mot bakgrund av att miljön har kommit att betraktas som ett mer betydelsefullt skyddsobjekt än tidigare, en översyn av samtliga hithörande ansvarsbestämmelser företas. Det bör därvid även övervägas om inte samhällets strängare syn på miljöbrott bör resultera i att straffbestämmelserna till skydd för miljön snarast förs in i brottsbalken.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* tror inte att den föreslagna straffskärpningen för olagliga utsläpp av olja kommer att ha någon brottsförebyggande effekt, eftersom bevisvärigheterna är så stora att risken för en fängelsedom ter sig mycket liten. Hovrätten är också kritisk mot att straffskärpningen motiveras av önskemål om att förlänga preskriptionstiden för ifrågavarande brott. Hovrätten finner dels att inget behov föreligger av en sådan förlängning, dels att ett sådant straffprocessuellt skäl inte ensamt bör få motivera att en regel om strängare påföljd införs.

*Överåklagaren i Malmö* ifrågasätter om den föreslagna straffskärpningen från böter till fängelse i högst sex månader för överträdelse av vissa bestämmelser får avsedd effekt. Annan lagstiftning och därmed sammanhängande rättspraxis avseende brott på vilka det formellt kan följa högst sex månaders fängelse renderar i praktiken endast i sällsynta undantagsfall strängare påföljd än böter. Vid en höjning av straffsatsen till ett års fängelse skulle domstolarna, framhåller överåklagaren, troligen vara mera benägna att i allvarligare fall verkligen också döma till frihetsberövande påföljd.

Flera remissinstanser kommenterar och är positiva till den i promemorian framförda tanken på en särskild ekonomisk påföljd som riktar sig mot dem som kan ha ekonomisk vinning av olagliga utsläpp av olja m. m. från fartyg.

*Riksåklagaren* anför att han i yttrande över betänkandet Ds Ju 1978: 5 Företagsböter och departementspromemorian Ds Ju 1979: 10 Företagsböter har ställt sig tveksam till företagsböter som särskild ekonomisk påföljd och förordat att i första hand förverkande- och/eller skadeståndsinstituten utbildas så att de kan användas som ett effektivt sätt att motverka sådana förfaranden som sker främst i rent vinningssyfte. Föreningar från fartyg sker uppenbart i allmänhet i sådant syfte. Om en ordning med företagsböter övervägs av lagstiftaren bör givetvis, framhåller riksåklagaren, sådana böter kunna komma i fråga på förevarande område.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser att någon form av särskild ekonomisk påföljd är att föredra framför skärpta straffsanktioner. Hovrätten erinrar om vad som sägs i motionen 1975/76: 633 om att lagstiftningen mot vattenförorening från fartyg bör kompletteras med bestämmelser om en vattenföroreningsavgift för fartygsägare eller redare från vars fartyg utsläpp skett i strid mot gällande regler. Inför man en sådan avgift bör, framhåller hovrätten, utgångspunkten för utdömande vara strikt ansvar men med möjlighet till exculpation. Avgiften bör bestämmas schablonmässigt, varvid som beräkningsgrund skulle kunna tjäna t. ex. uppskattade saneringskostnader.

Enligt *brottsförebyggande rådet* bör i avvaktan på en eventuell lagstiftning om företagsböter ekonomiska sanktioner av annan redan existerande art byggas ut inom de lagområden där sådana bedöms angelägna. Ett sådant område är, framhåller rådet, vattenförorening från fartyg, där det straffrättsliga individuella ansvaret inte synes vara tillräckligt avhållande. Därför bör ett avgiftssystem nu tas upp till prövning. Man bör därvid eftersträva en avgift som knyter an till ett objektiva, lätt konstaterbart faktum, är schabloniserad och förutsebar samt i princip inte ger utrymme åt någon diskretionär prövning. Med hänsyn till dessa överträdelsers allvarliga karaktär bör emellertid avgiften endast utgöra ett komplement till straffet.

Även *de svenska ledamöterna i Nordiska oljeskyddsunionens råd* föror-

dar någon form av särskild ekonomisk påföljd och menar att den frågan bör tas upp i samband med lagstiftningsärendet i övrigt utan att slutbehandling av förslaget om företagsböter avvaktas.

*Statens naturvårdsverk* framhåller att bestämmelserna om företagsböter sannolikt skulle få avsevärd betydelse på ifrågavarande område. En reglering efter modellen strikt ansvar synes, enligt verket, böra eftersträvas åtminstone på längre sikt.

*Vattenvärnet* ifrågasätter om inte förverkande som brottspåföljd borde kunna användas i större utsträckning än f. n. Utsläppen sker från fartyg som representerar höga värden. Om möjlighet fanns, framhåller *Vattenvärnet*, att beslagta och sedan förverka fartyg eller laster i fartyg, från vilket utsläpp skett eller eljest den brottsliga gärningen förövats, skulle straffbestämmelserna få ökad effektivitet och utsläppen sannolikt minska.

## 6 Övriga frågor

*Rikspolisstyrelsen* och *överåklagaren i Stockholm* framhåller att den föreslagna lagstiftningen och utvidgningen av den svenska territorialvat- tengränsen behöver förenas med en intensifierad övervakning av territorialvattnet. *Brottsförebyggande rådet* pekar på behovet av ökad övervakning och betonar vikten av att få till stånd klara regler för hur ansvaret för övervakningen skall fördelas.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det viktigt att ett genomförande av lagstiftningen kombineras med bestämmelserna om lotsplikt. Länsstyrelsen anser också att ett införande av anmälningsplikt för fartyg som kommer till svenskt territorialvatten bör övervägas. Därigenom skulle destinationshamnen snabbare kunna underrättas och få tid att förbereda mottagningsanordningar.

## 7 Synpunkter på förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

1 kap.

1 §

*Riksåklagaren* föreslår att paragrafen utgår eftersom den inte förmedlar annat budskap än vad som framgår av lagens rubrik.

2 §

*Statens naturvårdsverk* föreslår att begreppet "skadligt ämne" definieras på följande sätt: "Varje ämne som, om det kommer ut i havet eller annat vattenområde, kan innebära risker för människors hälsa, skada den

marina faunan och floran, skönhets- och rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller annat vattenområde". *General-tullstyrelsen* anser att ordet "kvittblivning" bör utgå ur definitionen av begreppet "utsläpp" eftersom bl. a. avlämnande av oljerester till en mot-tagningsanordning i land kan utgöra en kvittblivning. *Sjöfartsverket* anser, med hänsyn till den framtida utvecklingen, att det är lämpligt att definitionen på "skadligt ämne" utformas så att den även omfattar gasformiga ämnen. Härigenom skulle reglerna i den nya lagen även komma att omfatta åtgärder mot luftförorening från fartyg.

### 3 §

*Statens naturvårdsverk* föreslår att paragrafen får följande lydelse: "Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om vad som vid tillämpningen av lagen förstås med olja, annat skadligt flytande ämne än olja, skadliga ämnen i övrigt och oljetankfartyg".

### 2 kap.

Enligt *Vattenvärnets* mening bör bestämmelserna avse även förbud mot utsläpp från fartyg av plaster o. d. som inte upptas av vattnet och som har stor nedskräpningseffekt.

Vidare bör lagens bestämmelser om förbud mot utsläpp även gälla mindre fartyg.

### 2 §

*Sjöfartsverket* anser att paragrafens båda stycken bör ersättas med ett generellt förbud mot utsläpp av olja avseende såväl svenskt sjöterritorium och Östersjöområdet som andra vattenområden. De olika reglerna för dessa vattenområden bör enligt verket tas upp som undantag i den till lagen anslutande förordningen. *Överåklagaren i Stockholm* anser att åtminstone huvudstadgandet om vad som åligger fartygen i fråga om utsläpps begränsningar på det fria havet bör tas upp i lagen. Komplettering av huvudstadgandet kan ske genom bemyndigande till regeringen att utforma detaljbestämmelser.

### 3 kap.

#### 2 §

*Industriförbundet* och *kemikontoret* påpekar att hanteringen av kemikalier skiftar beroende inte bara på lastens egenskaper utan också på de lokala omständigheterna. I en viss hamn kan lossningen av en vara plötsligt upphöra och en ny vara börja införas utan särskilt varsel. Mot bakgrund av dessa växlande förhållanden bör inte regeringen utan sjöfartsverket fatta de beslut som här avses.

## 4 §

*Statens naturvårdsverk* anser att bestämmelsen om förbud att ta ut avgift för omhändertagande av oljehaltigt last- och tankspolvatten bör intas i en förordning i anslutning till lagen i avvaktan på ytterligare erfarenheter och en närmare uppföljning av mottagningsverksamheten i hamnarna.

## 5 §

*Överåklagaren i Malmö* anser att det föreslagna förbudet kan ge anledning till tolkningssvårigheter och inbjuda till kringgående, eftersom det endast berör hamninnehavare samt fartygets redare och ägare. Paragrafen bör därför ha följande lydelse: "Särskild avgift för mottagning och annan hantering av rester och avfall som anges i 3 § får inte uttagas."

## 4 kap.

*Överåklagaren i Stockholm* anser att bestämmelserna i detta kapitel av systematiska skäl bör placeras i lagstiftningen om säkerheten på fartyg. *Statens industriverk* anser att ett tillägg bör göras till detta kapitel som innebär bemyndigande att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av Bilaga III till MARPOL-protokollet.

## 5 kap.

## 1 §

*Svenska maskinbefälsförbundet* framhåller att oljedagböckerna bör utformas så att det blir krav på en särskild oljedagbok omfattande all pumpning som faller under maskinchefens ansvarsområde.

## 2 §

*Överåklagaren i Stockholm* anser att det bör framgå att i paragrafen nämnda myndigheter har rätt att ta del av utländskt oljefartygs oljedagbok på svenskt sjöterritorium. Med ett sådant lagstöd skulle övervakande myndigheter kunna utföra sin övervakningsuppgift med större auktoritet.

## 6 kap.

*Överåklagaren i Stockholm* gör här samma anmärkning som i fråga om 4 kap.

## 7 kap.

Möjligheten att i miljöskyddande syfte reglera fartygstrafik (1 §) och läktring av olja (2 §) i vissa farvatten välkomnas av flera remissinstanser, bl. a. *fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* och *Sveriges fiskares riksförbund*.

## 1 §

*Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* noterar med tillfredsställelse möjligheten att föreskriva t. ex. begränsningar av fartygstrafik inom vissa vattenområden.

*Statens naturvårdsverk* anser det väsentligt att möjligheten att reglera fartygstrafik utnyttjas på vissa från miljösynpunkt känsliga farvatten och nämner därvid Vänern—Göta älv, Mälaren samt skärgårdsområdena. Enligt verket kan också viss fartygstrafik behöva begränsas i hela Östersjön. I sammanhanget pekar verket vidare på de mycket speciella förhållanden som råder på Mälaren och Vänern—Göta älv. Båda dessa vattenområden utnyttjas i stor utsträckning dels som dricksvvattentäkter, dels som transportvägar för olja och kemikalier. Enligt verkets uppfattning bör MARPOL-protokollets bestämmelser om fartygskonstruktion ses som ett minimikrav i svenska inre vatten. *Skånes handelskammare* framhåller att förbud bl. a. mot fartygstrafik i vissa farvatten måste utfärdas med stor försiktighet så att inte Sveriges sjöfartspolitiska relationer med omvärlden skadas.

## 2 §

*Sjöfartsverket* anser att paragrafen bör vara tillämplig även på läktring mellan gasfartyg.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det viktigt att möjligheten att förbjuda läktring av olja och andra skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium verkligen kommer att utnyttjas. Länsstyrelsen tänker därvid på de resonemang som har förts om att vid kusten läktra olja från stora oljetankfartyg till mindre kusttankfartyg för vidare befordran till mottagningsstationerna.

## 5 §

*Fiskeristyrelsen* framhåller bland "intressen i övrigt" enligt paragrafen särskilt fisket och erinrar om de utflyttningar av fiskegränserna som skett.

## 9 §

*Sveriges redareförening* anser att det av paragrafen bör framgå att tvångsåtgärder avser de fall då fartyg skall nyttjas. Redaren bör inte kunna tvingas att reparera sitt fartyg när han hellre vill skrota det. När han vill lägga upp fartyget, bör han själv få välja tidpunkten för reparation.

## 10 §

*Generaltullstyrelsen* jämför paragrafen med 8 kap. 3 § sjösäkerhetslagen enligt vilken tull- och lotsmyndigheterna endast skall inställa på dem ankommande förrättningar för fartygets resa så länge ett förbud gäller. Enligt styrelsen bör 7 kap. 10 § utformas så att den närmare preciserar de olika myndigheternas åtgärder och även beaktar att tekniska ingrepp i ett

fartyg, t. ex. framdrivningsmaskineriet, kan vara det effektivaste sättet att förhindra avgång eller vidare resa. Ett tekniskt ingrepp kräver dock tillgång till teknisk sakkunskap som endast finns hos sjöfartsverket och i viss utsträckning hos kustbevakningen. Styrelsen föreslår därför följande ändrade lydelse av 7 kap. 10 §: "Den myndighet som med stöd av 4–6 §§ har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast vidtaga åtgärder för att förhindra avgången eller den vidare resan. Ingrepp av teknisk natur i fartyget får dock företagas först sedan erforderliga anvisningar inhämtats av sakkunnig inom sjöfartsverket. Beslutet skall vidare omgående anmälas till polis, tull- och lotsmyndigheter. Polismyndighet skall därvid lämna den handräckning som erfordras och tull- och lotsmyndighet inställa på dem ankommande förrättningar för fartygets resa så länge förbudet gäller."

8 kap.

1 §

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* påpekar att paragrafen fått en sådan språklig utformning att man skulle kunna förledas tro att sjösäkerhetsdirektörens beslut i fråga om ett honom underställt beslut inte får överklagas. *Sveriges redareförening* gör en liknande invändning. *Generaltullstyrelsen* kan inte finna skäl för att inte beslut enligt 3 kap. 8 § som meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket skall underställas sjösäkerhetsdirektören. Sådana beslut bör enligt styrelsen inte få överklagas.

3 §

*Riksåklagaren* finner formuleringen "beslut som avses i denna lag" oprecis och vill ersätta den med "beslut enligt denna lag".

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att det är oklart vad som menas med att sjösäkerhetsdirektören skall kunna förordna att underställningsbeslut inte skall gälla tills vidare. Länsstyrelsen frågar när det slutligt avgörs om beslutet skall gälla.

9 kap.

2 §

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser att paragrafen behöver justeras språkligt, eftersom den använda formuleringen kan föranleda den feltolkningen att det är befälhavaren som skall dömas även i det fall då den som brustit i behövlig tillsyn är det befäl, till vilket befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadligt ämne.

*Överåklagaren i Stockholm* framhåller att ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadligt ämne många gånger inte formellt överlåts utan följer av befälets allmänna tjänsteåligganden. Han föreslår därför att bestämmelsen utformas "Har befälhavaren eller det befäl, till vilket befäl-

havaren har överlåtit ansvaret för tillsynen eller för vilket ansvaret genom tjänstens beskaffenhet föreligger över hanteringen ombord av skadligt ämne, brustit", etc. *Svenska maskinbefälsförbundet* hemställer att paragrafen ändras så att maskinchefens ansvar för olagliga oljeutsläpp klart regleras.

### 3 och 4 §§

*Överåklagaren i Stockholm* anser att den straffbara personkretsen genom uttrycket "den som" blir alltför vid. Uttrycket synes omfatta personer utanför fartygstjänsten, t. ex. lots, befraktare och bärgare. 9 kap. 4 § första punkten kan omfatta personer som bl. a. hamnchefer och terminalföreståndare, en personkategori som tidigare inte synes ha fallit under ansvarsbestämmelserna.

### 4 § punkt 4 och 5

*Riksåklagaren* framhåller att i dessa bestämmelser bör anges, i likhet med vad som har skett i övriga straffstadganden, vad som krävs i subjektivt hänseende för straffbarhet.

### 5 § punkt 1

*Riksåklagaren* finner kriminalisering av förfarande i strid mot bestämmelserna i 3 kap. 5 § föga ändamålsenlig, i allt fall om straffet anges till böter, och anser att frågan bör regleras på civilrättslig väg.

### 6 §

*Riksåklagaren* framhåller att i paragrafens första led saknas, i motsats till vad som gäller bestämmelsen i övrigt, hänvisning till aktuella stadganden. En sådan hänvisning behövs för att få det straffbara området exakt bestämt.

### 7 §

*Riksåklagaren* påpekar att det i paragrafen angivna förfarandet endast gäller när vitesföreläggandet och brottet avser en och samma gärning. Bestämmelsen bör därför enligt riksåklagarens mening förtydligas så, att sista ledet begränsas till ansvar enligt 9 kap. 3 § punkt 2 och 6 § fjärde ledet.

*Länsåklagaren i Östergötlands län* anser att en kriminalisering av överträdelser av förbud inte bör kombineras med vitesföreläggande eller vice versa. *Länsåklagaren i Kalmar län* ställer sig däremot tveksam till att en överträdelse av ett förbud eller föreläggande inte skall kunna medföra straffansvar när föreläggandet har förenats med vite.

*Bilaga C*  
De remitterade förslagen

**1 Förslag till****Lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg**

Härigenom föreskrivs följande.

**1 kap. Inledande bestämmelser**

**1 §** I denna lag finns bestämmelser om förbud mot vattenföroreningar från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion samt tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar från fartyg.

**2 §** I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet eller något annat vattenområde, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet eller andra vattenområden, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om vad som vid tillämpningen av lagen förstås med olja, andra skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk än olja, skadliga ämnen i övrigt samt oljetankfartyg.

**2 kap. Förbud mot förorening från fartyg**

**1 §** Bestämmelserna i detta kapitel gäller sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygens drift. Bestämmelserna gäller dock inte i fråga om sådana utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar.

2 § Inom Sveriges sjöterritorium och Östersjöområdet utanför detta får olja inte släppas ut från fartyg utan skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar för olja.

I fråga om andra vattenområden meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

4 § Om, till följd av olyckshändelse, från fartyg släpps ut skadliga ämnen, beträffande vilka gäller förbud mot utsläpp, skall utsläppet begränsas så långt det är möjligt.

### 3 kap. Mottagning av förorenat barlast- och tankspolvatten från fartyg, m. m.

1 § Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på de platser inom Sveriges territorium där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamheten svarar för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar.

Regeringen får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även i andra fall. Regeringen föreskriver också vem som skall svara för anordningarna.

2 § Anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja skall finnas på de platser inom Sveriges territorium som regeringen föreskriver. Regeringen föreskriver också vem som skall svara för anordningarna.

3 § Om mottagning av annat avfall från fartyg än sådant som avses i 1 och 2 §§ finns särskilda bestämmelser.

4 § Någon avgift får inte tas ut vid anordning som avses i 1 § första stycket för mottagning eller behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas eller repareras hos den som svarar för anordningen.

I fråga om avgift för mottagning och behandling som avses i 1 § andra stycket och mottagning som avses i 2 § meddelar regeringen föreskrifter.

5 § Någon avgift för mottagning eller annan hantering av avfall som anges i 3 § får inte tas ut av fartygens redare eller ägare. Vad nu har sagts utgör inte hinder mot att kostnaderna för verksamheten täcks genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

6 § Den som avser att avlämna oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten till en mottagningsanordning som avses i 1 § skall lämna uppgifter om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet som har betydelse för behandlingen.

Ett fartyg får inte lastas eller repareras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagnings- och behandlingsanordning som avses i 1 § första stycket, om han underlåter att omhänderta oljehaltigt barlast- eller

tankspolvatten från fartyget. För de fall som avses i 1 § andra stycket meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser motsvarande föreskrifter om förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet.

I fråga om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter i de hänseenden som avses i första och andra styckena.

7 § Föreskrifter om utformning och drift av anordningar som avses i 1 och 2 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

#### 4 kap. Fartygs konstruktion, m. m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att fartyg, för att få användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, skall

1. ha certifikat som avses i 1 §,

2. vara så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §,

3. drivas i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §.

Med certifikat får i fråga om utländska fartyg likställas handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om hur skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt skall hanteras för att vattenföroreningar skall förebyggas eller begränsas.

#### 5 kap. Dagböcker m. m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg.

2 § Polismyndighet, tullmyndighet, tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § och annan myndighet som regeringen utser får i fråga om svenska fartyg ta del av de handlingar som avses i 1 §. Detsamma gäller i fråga om utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, i den mån regeringen föreskriver detta.

Inom främmande lands sjöterritorium är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar som avses i 1 §.

#### 6 kap. Tillsyn

1 § Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. 1 § om konstruktion, utrustning eller drift, skall besiktas innan de sätts i trafik och

därefter genomgå regelbundna besiktningar.

Vid besiktningarna skall fastställas om fartygen uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

**2 §** Fartyg skall undergå inspektion när en tillsynsmyndighet som avses i 5 § anser att det behövs.

Vid inspektionen skall kontrolleras att fartyget och dess utrustning och driftförhållanden uppfyller kraven på ett fullgott skydd mot vattenföroreningar.

**3 §** I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter skall inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. 1 §, såvida det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna.

**4 §** Närmare föreskrifter om de tillsynsförrättningar som avses i 1–3 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

**5 §** Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift utövas av myndighet som regeringen utser. Myndigheten får uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar.

**6 §** Regeringen får föreskriva att undersökning av fartyg och utrustning som företas av en utländsk myndighet eller av en klassificeringsanstalt skall godkännas som tillsynsförrättning verkställd av svensk myndighet samt att ett certifikat som utfärdats efter en sådan undersökning har samma giltighet som ett certifikat utfärdat av svensk myndighet.

**7 §** Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning skall lämna tillträde till fartyget för att göra nödvändiga undersökningar och ta del av de handlingar rörande fartyget som finns ombord.

Polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för tillsyn enligt denna lag.

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och om ersättning åt sakkunniga som anlitas för tillsynsförrättningar. Detsamma gäller avgifter för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

**9 §** Fartygets redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår sådan tillsyn som avses i 1 §.

## **7 kap. Särskilda åtgärder mot vattenförorening**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva sådana begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium som behövs för att förebygga vattenföroreningar.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar sådana föreskrifter om läktring av skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium som behövs för att förebygga vattenföroreningar. Om det finns särskilda skäl, får även föreskrifter om förbud mot läktring meddelas.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om skyldighet att rapportera vattenföroreningar och händelser som innebär risk för sådana föroreningar. Detsamma gäller föreskrifter om skyldighet att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa vattenföroreningar.

**4 §** Företer ett fartyg väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift i de hänseenden som avses i 4 kap. 1 § eller överträds föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § detta kapitel, får sjöfartsverket och även annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att använda viss utrustning,
3. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
4. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift.

Om det inte finns tillräckliga skäl för en åtgärd som nu har sagts får myndigheten, när det gäller brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift, i stället meddela föreläggande att bristerna skall avhjälpas.

**5 §** Kommer olja eller något annat skadligt ämne ut från ett fartyg i strid mot gällande bestämmelser eller kan det skäligen befaras att så sker och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium eller svenska intressen i övrigt kan skadas härigenom i avsevärd mån, får sjöfartsverket och även annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att hindra eller begränsa vattenföroreningar. Sådana beslut får avse

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud mot lastning, lossning, läktring eller bunkring,
3. förbud att använda viss utrustning,
4. föreläggande att fartyget skall följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne,
8. föreläggande att lastning, lossning, läktring eller bunkring skall avbrytas,
9. föreläggande om andra åtgärder för att hindra eller begränsa vattenföroreningar genom olja eller andra skadliga ämnen.

**6 §** Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss, får sjöfartsverket och även annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger på svenskt territorium,
2. i fråga om ett svenskt fartyg, förbud mot fartygets vidare resa.

7 § Beslut enligt 4, 5 eller 6 § får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

8 § Beslut enligt 4 eller 5 § om förbud skall innehålla uppgifter om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt samma paragrafer skall innehålla uppgifter om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

I beslut enligt 4 eller 5 § får vite sättas ut.

9 § Underlåter någon att inom den förelagda tiden vidta åtgärd som åligger honom enligt beslut som har meddelats med stöd av 4 eller 5 § eller kan beslutet inte tillställas honom utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Detsamma gäller även i andra fall när ett beslut har meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

10 § Den myndighet som med stöd av 4, 5 eller 6 § har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Polismyndigheten skall lämna den handräckning som behövs och tull- och lotsmyndigheterna skall, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

Gäller förbudet ett svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk utlandsmyndighet lämna fartygets nationalitetshandlingar till denna myndighet.

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om sådan märkning av olja ombord på fartyg som behövs för att det skall kunna fastställas varifrån förorenande olja har kommit.

För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet eller den myndighet som har befogenhet att meddela beslut enligt 5 § ta oljeprov ombord på ett fartyg och för sådant ändamål avbryta fartygets resa, om det inte leder till någon väsentlig olägenhet.

## 8 kap. Besvär m. m.

1 § Har beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 § meddelats inom sjöfartsverket av någon annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller har beslutet meddelats av någon annan myndighet, skall det genast underställas sjösäkerhetsdirektören. Beslut som skall underställas får inte överklagas.

2 § Beslut som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 §, överklagas hos kammarrätten genom besvär.

Beslut i andra frågor som avses i denna lag överklagas genom besvär

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet, eller
2. hos regeringen, om beslutet har meddelats av sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

3 § Beslut i frågor som avses i denna lag gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som skall underställas sjösäkerhetsdirektören kan denne förordna att beslutet inte skall gälla tills vidare.

#### 9 kap. Ansvar m. m.

1 § Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 kap. 2 § första stycket eller 2 kap. 4 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

2 § Till böter eller fängelse i högst två år döms befälhavaren, om han har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte skall ske i strid mot denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Om befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadliga ämnen till visst befäl eller sådant ansvar följer av tjänstens beskaffenhet, gäller vad nu har sagts i stället det befälet.

3 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,
2. ett förbud eller föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §, eller
3. ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 7 §, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken, miljöskyddslagen (1969: 387) eller lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,
2. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,
3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 3 §, 5 kap. 1 § eller 7 kap. 3 §,
4. fartygets redare eller ägare, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 9 §.

5 § Till böter döms

1. den som uppsåtligen bryter mot 3 kap. 4 § första stycket, 3 kap. 5 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § andra stycket,
2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 6 § första eller andra stycket eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 6 § tredje stycket,
3. den som uppsåtligen lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att erhålla ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,
4. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

6 § 1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid mot 2 kap. 2 § första stycket eller 2 kap. 4 § eller i strid mot föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §.

3. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §.

4. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §. eller

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

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

7 § Bryter någon mot ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 §, som har förenats med vite, skall han inte dömas till ansvar enligt 9 kap. 3 § punkt 2 eller 6 § punkt 3.

8 § Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om utdömande av vite eller om ersättning enligt lagen handläggs av sådan domstol som anges i 336–338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1).

## 10 kap. Övrigt

1 § Denna lag är tillämplig på statsfartyg, som inte används i affärsdrift, endast i den mån regeringen föreskriver det.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Vid meddelande av undantag får särskilda villkor föreskrivas.

3 § Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige och ej heller, i enlighet med vad regeringen föreskriver om detta, mot andra bestämmelser i internationella överenskommelser. Det samma gäller i fråga om undantag som avses i 2 §.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer, såvitt avser bestämmelserna om mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja.

I övrigt träder lagen i kraft den 1 januari 1981, då lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1976: 6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet skall upphöra att gälla.

Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten

Häriigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten skall ha nedan angivna lydelse.

#### Nuvarande lydelse

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller lagen (1976: 6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet eller på avfall som härör från fartygs drift.

#### Föreslagen lydelse

##### 2 §<sup>1</sup>

Denna lag tillämpas inte på sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som avses i lagen (1980: 000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

## 3 Förslag till

### Lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596)

Häriigenom föreskrivs att 15 § renhållningslagen (1979: 596) skall ha nedan angivna lydelse.

#### Nuvarande lydelse

Kommunen får föreskriva att avgift skall erläggas för sådan bortforsling och sådant slutligt omhändertagande av avfall som sker genom kommunens försorg enligt denna lag. Avgiften skall enligt kommunens bestämmande erläggas till kommunen eller till den som utför renhållningen.

#### Föreslagen lydelse

##### 15 §

I fråga om avgift för hantering av avfall från fartyg finns särskilda bestämmelser i lagen (1980: 000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1976: 8 (jfr 1976: 572).

## 4 Förslag till

## Lag om ändring i brandlagen (1974: 80)

Härigenom föreskrivs att 11 § brandlagen (1974: 80) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 11 §

Den som utövar befälet vid räddningstjänst får, om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön icke lämpligen kan avvärijas på annat sätt, företaga sådant ingrepp i annans rätt som måste anses försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan och omständigheterna i övrigt. Han får sålunda bland annat bereda medverkande personal tillträde till fastighet, avspärra olycksplats, nyttja brunn, vattenledning, telefon, redskap, arbetsmaskiner, hästar, fordon och fartyg, fälla träd, anlägga moteld, bortforsla grus, sand eller jord samt riva eller undanskaffa byggnad, upplag eller annan egendom.

Denna paragraf är tillämplig också vid räddningstjänst som avses i 1 § tredje stycket första punkten.

Förbud eller föreläggande som avses i 11 § lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får ej meddelas med stöd av denna paragraf.

Förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § lagen (1980:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får ej meddelas med stöd av denna paragraf.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1980-03-17

**Närvarande:** justitierådet Holmberg, regeringsrådet Hellner, justitierådet Persson.

Enligt lagrådet den 11 mars 1980 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 28 februari 1980 har regeringen på hemställan av statsrådet Adelson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
2. lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,
3. lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596),
4. lag om ändring i brandlagen (1974: 80).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorerna Erik Hellström och Lennart Alarik.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

#### **Förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg**

4 kap.

1 och 2 §§

Bemyndigandet i 1 § att utfärda föreskrifter innefattar – till skillnad från bemyndigandet i 5 § i 1972 års lag – också föreskrifter om fartygs drift. I 2 § första stycket 3. bemyndigas regeringen med delegationsmöjlighet att föreskriva att fartyg för att få användas till sjöfart skall drivas i enlighet med föreskrifter som meddelats med stöd av 1 §. Eftersom redan ett utnyttjande av bemyndigandet i 1 § leder till att driftsföreskrifter blir tillämpliga, kan 2 § i nu berört hänseende inte tilläggas annan betydelse än att paragrafen tillhandahåller en möjlighet att förbjuda användningen av fartyg som inte iakttar de med stöd av 1 § meddelade driftsföreskrifterna. Detta bör komma till uttryck genom att 2 § konstrueras som ett bemyndigande att förordna om påföljd för bristande efterlevnad av driftsföreskrift, varvid som påföljd endast nyttjandeförbud kan komma i fråga. Överträdelse av sådant förbud kan i sin tur straffsanktioneras såsom också skett i 9 kap. 4 § 2. i det remitterade förslaget.

Med certifikat som kan föreskrivas enligt 1 § skall enligt 2 § andra stycket i förslaget kunna likställas andra handlingar som utfärdats av behöriga utländska myndigheter. Härvid får förutsättas att endast sådana

handlingar kan godtas som fyller samma funktion som certifikat. Regeln härom synes böra ha sin plats i omedelbar anslutning till den punkt i paragrafen, där certifikaten nämns.

I enlighet med det sagda förordar lagrådet att 2 § får följande lydelse:

''Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att fartyg inte får användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om de inte

1. har certifikat, som avses i 1 §, eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter,

2. är så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §,

3. drivs i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 §.''

Med anledning av vad som i departementspromemorian under 4 kap. 2 § uttalas om att förbud mot användning av fartyg till sjöfart bör vara beroende av myndighets beslut i det enskilda fallet kan framhållas att även den nu föreslagna utformningen av paragrafen möjliggör verkställighetsföreskrifter såväl med ett generellt gällande, automatiskt inträdande nyttjandeförbud med möjlighet till dispens i individuella fall som med beslut om förbud i det enskilda fallet först efter särskild prövning av myndighet.

5 kap.

2 §

Enligt första stycket i denna paragraf får polismyndighet och vissa andra myndigheter ta del av dagböcker och liknande handlingar ombord på fartyg. Som exempel på handlingar som kan komma i fråga nämns i specialmotiveringen oljedagböcker, lastdagböcker för hanteringen av flytande kemikalier i bulk och dokument beträffande skadliga ämnen som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt. Stadgandet motsvarar 17 § i 1972 års lag. Även den paragrafen ger vissa myndigheter rätt att ta del av handlingar ombord men befogenheten avser endast oljedagbok eller, i fråga om utländskt fartyg, anteckningar som motsvarar oljedagbok.

Varken det nuvarande eller det föreslagna stadgandet är straffsanktionerat. Det framgår inte av remissprotokollet hur långt befogenheten att ta del av handlingarna sträcker sig, för den händelse den som förvarar handlingarna vägrar myndigheten tillgång till dessa. Att myndigheten skulle kunna tillgripa tvångsmedel för att komma åt handlingarna kan knappast vara avsett i andra fall än då en tillsynsmyndighet enligt det föreslagna stadgandet i 6 kap. 7 § vill ta del av handlingar rörande fartyget; i en sådan situation har polismyndighet att lämna den handräckning som behövs.

I remissärendet har inte framkommit att avsaknaden av sanktionsmöjligheter i 17 § i 1972 års lag inneburit några olägenheter. När bestämmelserna nu får ett väsentligt vidare tillämpningsområde genom det föreslagna stadgandet i 5 kap. 2 § synes det emellertid finnas skäl att överväga en

annan utformning, så att syftet med bestämmelserna kan tillgodoses även vid vägran att tillhandahålla handlingarna. En tänkbar lösning är att utforma det nya stadgandet efter mönster av motsvarande regler i 300 § sjölagen. Det skulle innebära att det föreskrivs en straffsanktionerad skyldighet för den som förvarar handlingarna att på begäran hålla dem tillgängliga för ifrågavarande myndigheter. 5 kap. 2 § första stycket skulle i enlighet härmed kunna ges följande lydelse: "Handlingar som avses i 1 § skall i fråga om svenska fartyg på begäran hållas tillgängliga för polismyndighet, tullmyndighet, tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 5 § eller annan myndighet som regeringen utser. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, i den mån regeringen föreskriver detta."

Den straffbestämmelse som enligt det anförda bör knytas till det nu föreslagna stadgandet synes ha sin plats i 9 kap. 4 §. Detta innebär att samma straffskala som enligt det remitterade förslaget gäller för åsidosättande av föreskrift som meddelats med stöd av 5 kap. 1 § blir tillämplig, dvs. böter eller fängelse i högst sex månader.

6 kap.

8 §

I 6 kap. 5 § anges att tillsynsmyndighet kan uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar. Bakgrunden till bestämmelsen är att det kan vara ändamålsenligt att tillsynsmyndigheten anlitar lokala sakkunniga eller andra sakkunniga utanför myndigheten utan att knyta dem till sig på sådant sätt att förrättningen blir en förrättning av myndigheten själv. Den sakkunniges förrättning blir i nu avsedda fall i stället myndighetsutövning genom enskild, och 5 § ger det enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen nödvändiga lagstödet för denna ordning. Hur ersättningen till den enskilde för hans arbete skall bestämmas kräver däremot inte någon reglering i lag utan bör på vanligt sätt regleras administrativt, naturligen i samband med att medel anvisas för ändamålet. Vad i paragrafen upptagits om ersättning till sakkunniga bör följaktligen utgå och paragrafen endast reglera avgiftsskyldigheten till staten. Paragrafen bör följaktligen innehålla att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

7 kap.

7-9 §§

Enligt 7 kap. 4-6 §§ kan sjöfartsverket och annan myndighet som regeringen utser besluta om vissa förbud och förelägganden i individuella fall. Besluten får enligt 7 § allt efter omständigheterna riktas mot ett fartygs befälhavare, redare eller ägare. Enligt 8 § andra stycket får vite sättas ut i beslut som meddelas enligt 4 eller 5 §. Av 9 § framgår att den beslutande

myndigheten får låta verkställa den åtgärd, som avses med beslutet, på redarens eller ägarens bekostnad, bl. a. om beslutet inte kan i tid tillställas den som ålagts att utföra åtgärden. Förbud eller förelägganden som anges i 4–6 §§ är straffsanktionerade. I 9 kap. 3 § stadgas sålunda straff för den som bryter mot ett sådant förbud eller föreläggande och enligt 6 § i samma kapitel kan under vissa förutsättningar fartygets redare eller ägare dömas, som om han själv utfört gärningen, om förbudet eller föreläggandet åsidosätts. Slutligen är att nämna att om någon bryter mot ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 §, vilket förenats med vite, så skall han enligt 9 kap. 7 § inte dömas till ansvar.

Mot den ordning som föreslagits gälla enligt de nu nämnda bestämmelserna i 7 kap. 7–9 §§ kan vissa erinringar göras. Stadgandet i 7 § synes få till följd att den personkrets som kan bli bunden av förbud och förelägganden enligt 4–6 §§ begränsas till befälhavaren, redaren och ägaren. Detta torde emellertid inte vara avsikten. Många av förbuden och föreläggandena är av sådan art att de bör vara bindande också för andra personkategorier. I vissa fall kan det också framstå som naturligt att ett beslut inte uttryckligen riktas mot någon viss person utan får en mera generell avfattning, t. ex. ett förbud mot ett fartygs avgång eller vidare resa. Och straffbestämmelserna i 9 kap. 3 och 6 §§ förutsätter synbarligen att kretsen av de personer som kan vara föremål för förbuden och föreläggandena inte är begränsad till vissa kategorier.

En annan sak är att ett beslut om fullgörelse som är förenat med vite måste uttryckligen riktas till en viss person. Motiveringen till 7 § tyder också på att stadgandet tillkommit närmast med tanke på sådana beslut. När det gäller vitesförelägganden framstår det som mera naturligt att personkretsen begränsas till sådana som är de huvudsakligen ansvariga för ett fartygs utrustning, drift o. d., nämligen befälhavaren, redaren och ägaren.

Med hänsyn till det anförda bör enligt lagrådets mening det föreslagna stadgandet i 7 § utgå och i stället till 8 § andra stycket fogas ett tillägg av innebörd att föreläggande av vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

Det remitterade förslaget innehåller ingen bestämmelse om hur de som berörs av beslut enligt 4–6 §§ skall få del av besluten. Av den ovan nämnda bestämmelsen i 9 § framgår indirekt att ett beslut skall "tillställas" den som skall vidta de åtgärder som avses med beslutet. Detta innefattar inget krav på någon bestämd form för underrättelse om beslutet. Vid sådant förhållande blir förvaltningslagens regler i detta avseende tillämpliga. Dessa innebär att part skall underrättas om innehållet i beslut, varigenom ärendet avgörs, om det inte är uppenbart obehövt, och att underrättelsen får ske genom delgivning (18 §).

De beslut som kan komma i fråga enligt 4–6 §§ kan vara ganska ingripande för dem som berörs av besluten. Det framstår också som önskvärt

att man så långt möjligt förebygger tvister huruvida den som ett beslut angår fått kännedom om detta. Vad nu sagts talar för den ordningen att besluten alltid skall delges enligt delgivningslagens regler. Med vem eller vilka delgivning skall ske får den beslutande myndigheten ta ställning till från fall till fall allt efter omständigheterna. I undantagsfall kan ett beslut tänkas beröra en obestämd krets, varför kungörelsedelgivning kan komma i fråga. En bestämmelse om delgivning kan förslagsvis intas i 7 § i stället för det stadgande som lagrådet föreslagit skola utgå och utformas på följande sätt: "Ett beslut enligt 4, 5 eller 6 § skall delges den som beslutet rör." Detta föranleder en ändring i 9 §, där ordet "tillställas" bör utbytas mot "delges".

#### 8 kap.

De i förslaget under detta kapitel upptagna reglerna om besvär och underställning bygger på den arbetsfördelning mellan sjöfartsverkets olika enheter på central nivå som f. n. gäller enligt verkets instruktion. Det har vidare under föredragningen upplysts att förslaget syftar till att, med tanke främst på brådskande fall, göra det möjligt för verkets regionala organ – sjöfartsinspektionsdistrikten – att besluta om förbud eller förelägganden enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 § eller 6 §. I alla de fall då sådana åtgärder beslutats av annan än sjösäkerhetsdirektören, vare sig det skett inom verkets centrala eller regionala organisation eller av myndighet utanför verket med stöd av föreskrift av regeringen, skall enligt förslaget beslutet underställas sjösäkerhetsdirektören. Att underställning sker skall emellertid inte föranleda att beslutet inte skall lända till omedelbar efterrättelse. Däremot skall beslut som skall underställas inte kunna överklagas genom besvär.

*Mot den föreslagna ordningen kan till en början invändas att det allmänt sett är olämpligt att i lag utgå från sådana organisatoriska förhållanden inom en myndighet och sådana tjänstebestämmelser som regelmässigt bestäms i administrativ ordning, nämligen i instruktionen för myndigheten eller i regleringsbrev eller annat administrativt beslut av jämförlig valör. Antingen begränsas genom lagreglering handlingsfriheten i administrativa angelägenheter eller får lagen genom administrativa ändringar en annan innebörd än den som fastlagts i den ordning som gäller för lagstiftning. De intressen som motiverar en lagreglering av förhållandet mellan det allmänna och enskilda påkallar inte föreskrifter i lag om den interna kompetensfördelningen inom myndigheten. Bestämmelserna härom i 8 kap. 1 § bör därför utgå ur lagen och beslutskompetensen i hithörande frågor inom sjöfartsverket – centralt och regionalt – fastläggas i verkets instruktion eller genom verkställighetsföreskrifter.*

Eftersom 8 kap. 3 § föreskriver att beslut enligt lagen skall omedelbart lända till efterrättelse om inte annat föreskrivs i beslutet, bör beslut som avses i 1 § utlösa rätt för den enskilde att genom besvär påkalla förvaltningsdomstols överprövning av beslutet. Detta bör gälla vare sig beslutet

träffats av sjöfartsverket eller av myndighet utanför verket och omprövas av detta. Om omprövningen leder till att det överklagade beslutet upphävs, förfaller utan särskilt stadgande besvärstalan; klaganden har ju då på annat sätt fått sina yrkanden tillgodosedda. I den mån omprövningen leder till ändring av beslutet på sätt som kan anses försämra klagandens ställning torde ändringsbeslutet kunna angripas med en särskild besvärstalan liksom besvär bör kunna anföras över det beslut som omprövningen föranleder i fall då det ursprungliga beslutet inte överklagats av den enskilde.

I enlighet med det sagda föreslår lagrådet att 1 § får följande lydelse:

”Har beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 § eller 6 § meddelats av annan myndighet än sjöfartsverket skall det genast underställas verket.”

I 2 § första stycket bör i enlighet härmed de avsedda besluten betecknas som ”beslut som har meddelats av sjöfartsverket” utan referens till sjösäkerhetsdirektören. Likaså skall i 3 § talas om beslut som skall underställas sjöfartsverket.

Enligt de föreslagna bestämmelserna i 2 § andra stycket 1. skall besvär i andra frågor som avses i lagen än de i paragrafens första stycke nämnda anföras hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet. I lagen regleras rätten att ta ut avgift för mottagande av avfall. I de fall då en kommunal förvaltning exempelvis till följd av att kommunen är hamnägare fattar beslut om uttagande av avgift för avfallsmottagning skulle enligt den föreslagna ordningen besvär över det kommunala beslutet anföras hos sjöfartsverket genom förvaltningsbesvär. Denna besvärsordning är emellertid enligt vad som upplysts under föredragningen inte åsyftad. För att kommunalbesvärsordningen enligt vanliga regler skall bli tillämplig måste beslut av kommunala myndigheter undantagas i förevarande paragrafs andra stycke, förslagsvis genom att villkorssatsen under 1. tillföres orden ”och ej heller kommunal myndighet”.

9 kap.

Den nu föreslagna lagen har i betydande omfattning utformats som en ramlag. I åtskilliga avseenden bemyndigas regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter på de områden lagstiftningen avser. Denna metod har valts bl. a. för att underlätta det successiva införandet av bestämmelser i anslutning till internationella överenskommelser och en anpassning av svensk lag i fråga om regler av teknisk natur som på det internationella planet snabbt kan komma att ändras.

De ansvarsbestämmelser som upptagits i förevarande kapitel hänför sig till de skilda bestämmelserna i de tidigare kapitlen i lagen. Med den uppläggnings av lagen som tillämpats följer att det sakliga innehållet i den bestämmelse, som en straffbestämmelse anknyter till, i många fall inte framgår av själva lagen utan avhänger av de föreskrifter som regeringen – eller myndighet som regeringen utser – meddelar. Det blir alltså genom

sådana föreskrifter som straffstadgandets reella räckvidd bestäms. Något principiellt hinder mot en sådan ordning – vilken tillämpats även beträffande de lagar som avses bli ersatta av den nu föreslagna lagen – föreligger inte. Den skärpning av straffskalorna som nu föreslås måste emellertid uppmärksammas vid övervägande av utformningen av de bemyndiganden lagen skall ge.

Lagrådet finner, med hänsyn även till vad i remissprotokollet upptages angående utnyttjandet av bemyndigandena, inte anledning till erinran mot den metod som använts vid avfattningen av straffstadgandena.

I vissa av de bestämmelser som omfattas av straffstadgandena i förevarande kapitel framgår tydligt om de är tillämpliga på förfaranden såväl inom som utanför Sveriges gränser eller om de har någon territoriell eller nationell begränsning. I åtskilliga andra fall ger emellertid bestämmelsernas avfattning inte någon ledning i detta avseende. De flesta av dessa bestämmelser är sådana som innehåller bemyndigande för regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter. Med den utformning bestämmelserna fått torde följande att de – i den mån hinder inte möter på grund av överenskommelser som nämns i 10 kap. 3 § – kan ges generell tillämplighet med endast sådana begränsningar som kan följa av folkrättsliga grundsatser. Vad som är att anse som folkrättsligt gällande på detta område kan emellertid erbjuda svårigheter att fastställa, vilket påkallar särskild uppmärksamhet vid utnyttjandet av bemyndigandena.

I fråga om brott som begåtts utom riket gäller för den straffrättsliga kompetensen bestämmelserna i 2 kap. brottsbalken. De straffskalor som nu föreslås för brott mot lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den leder till en vidsträckt kompetens för svenska domstolar.

#### 1 §

Den i denna paragraf föreslagna straffskalan, innebärande ett maximistraff av fängelse i 2 år, medför att straffet i något fall kan sättas högre än vad som skulle ske om straff bestämdes för gärningen enligt tillämplig bestämmelse i brottsbalken. Brottsbalkens straffbestämmelser synes böra tillämpas endast i de fall då de kan leda till strängare straff än det här föreslagna. Lagrådet förordar att paragrafen jämkas med hänsyn härtill.

#### 4 §

I enlighet med vad lagrådet anfört vid 5 kap. 2 § bör denna paragraf kompletteras med en föreskrift om straff för det fall att dagböcker och andra handlingar som avses i 5 kap. 1 § inte lämnas ut när en behörig myndighet begär att få ta del av dem. Föreskriften torde lämpligen kunna utformas som en ny punkt 4 med förslagsvis följande lydelse: "4. den som uppsåtligen bryter mot 5 kap. 2 § första stycket."

Detta leder till att punkt 4 i det remitterade förslaget blir punkt 5.

## 5 §

I anslutning till förslaget om kriminalisering av överträdelse av förbud att ta ut avgift enligt förslagets 3 kap. 5 §, varvid föredragande statsrådet – enligt vad som framgår av specialmotiveringen – avböjt en civilrättslig reglering i förevarande hänseende, uttalar föredraganden att "naturligtvis kan den som har tvingats utge avgift i civilrättslig ordning kräva ersättning härför". Om med detta avses att uttala att den betalande alltid är berättigad till ersättning torde uttalandet vara alltför kategoriskt. Meddelas inte särskild föreskrift i denna fråga, torde parternas förhållanden bli att bedöma enligt allmänna avtals rättsliga principer. En sådan bedömning torde inte leda till att någon ersättningsskyldighet generellt kan åläggas den som tagit ut avgift.

## 6 §

Den i paragrafen föreslagna ordningen syftar enligt vad som kan utläsas av förarbetena till motsvarande eller närmast motsvarande stadganden i 1972 och 1976 års lagar (24 § resp. 23 §) och 1956 års lag i ämnet (7 §) till att skapa ett incitament också för redaren och ägaren av fartyget att tillse att lagens förbud eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter till skydd mot vattenförorening blir iakttagna. Straffansvar stadgas för redaren eller ägaren om någon av de i paragrafen angivna händelserna inträffat och han känt till eller bort känna till gärningen. Effektivitetssyftet uppnås först om det för straffansvar inte förutsätts att den som är närmast ansvarig för det inträffade – i allmänhet befälhavaren – alltid kan straffas. Ansvar för redaren eller ägaren inträder således också om ansvar för den närmast ansvarige är uteslutet exempelvis på grund av att det brister i subjektivt hänseende. Med den föreslagna paragrafens lydelse krävs för ansvar för redaren eller ägaren endast att han haft kännedom eller bort ha haft kännedom om gärningen. Har han saknat möjlighet att förhindra den eller har han gjort allt han förmått för att hindra den föreligger ändå enligt den föreslagna lydelsen en situation som föranleder ansvar. För att redaren eller ägaren verkligen skall kunna lastas för det inträffade måste krävas att han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inte tillåtna förfarandet. Detta förutsätter i huvudfallet att redaren eller ägaren känt till de faktiska förhållandena, exempelvis att fartygets avgång förbjudits men att befälhavaren, kanske ovettande om förbudet, stod i begrepp att avsegla. I 1956 års lag stadgades i enlighet med denna tankegång ansvar för redaren såsom för gärningsman om det lagstridiga förfarandet skett med redarens "vetskap och vilja."

Syftet med det föreslagna ansvaret för redaren eller ägaren synes komma till klarare uttryck och det straffbara området få en mera adekvat avgränsning om i enlighet med det sagda ansvar anges inträda vid underlåtenhet av redaren eller ägaren att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade. Ansvar blir då redan enligt ordaly-

delsen uteslutet om han saknat varje praktisk möjlighet att avvärja överträdelser av förbudet eller föreskriften. I subjektivt hänseende kommer i första hand att fordras vetskap om de faktiska förhållandena när överträdelser ägde rum. Har redaren eller ägaren försummat att hålla sig underrettad om förhållandena fastän han bort göra detta, exempelvis därför att han haft anledning räkna med myndighets ingripande mot fartyget eller därför att det ingår i de normala kontakterna mellan redare och fartyg, kan också denna försummelse hänföras till underlåtenhet att göra vad som skäligen kunnat fordras av redaren för att han skall kunna förhindra det otillåtna förfarandet med fartyget.

I enlighet med det sagda förordar lagrådet att 6 § får en sådan utformning att, om någon av de under 1.–5. i paragrafen angivna händelserna inträffat, fartygets redare eller ägare döms som om han själv begått gärningen om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

#### 7 §

Enligt detta stadgande skall den som bryter mot ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 5 §, som har förenats med vite, inte dömas till ansvar enligt 9 kap. 3 § 2 eller 6 § 3.

Såväl enligt det remitterade förslaget som enligt lagrådets förslag vid 7 kap. 7–9 §§ kan vitesförelägganden riktas enbart mot befälhavare, redare och ägare. Om också straffansvar skulle komma i fråga i fall då ett beslut med vitesföreläggande åsidosätts grundas ansvaret, beträffande alla tre personkategorierna, på 9 kap. 3 § 2. Hänvisningen i 7 § till straffbestämmelserna framstår därför som överflödiga, när det gäller 3 §, och direkt missvisande, när det gäller 6 §. Hänvisningen bör alltså utgå.

#### 8 §

Enligt detta stadgande skall mål om ansvar för brott som avses i den föreslagna lagen eller om utdömande av vite eller om ersättning enligt lagen handläggas av sådan domstol som anges i 336–338 §§ sjölagen. Vad som avses därmed är i första hand de tingsrätter som utsetts att vara sjörättsdomstolar, f. n. Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter. På grund av 336 § andra stycket sjölagen kommer det föreslagna stadgandet dessutom att avse vanliga tingsrätter när det gäller mål som uteslutande rör båtar, vilka inte hålls i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte.

Meningen måste vara att det föreslagna stadgandet skall innefatta också en forumregel. Som det har avfattats anger det emellertid bara vilka typer av domstolar som är behöriga att handlägga mål enligt lagen men säger ingenting om dessa domstolars inbördes behörighet. Redan detta förhållande motiverar en omredigering av lagtexten. Men dessutom synes vissa erinringar kunna riktas i sak mot den valda lösningen.

Det föreslagna stadgandet bör jämföras med 25 § i 1972 års lag. Den paragrafen innebär att ett mål kan upptas antingen av tingsrätt som är behörig enligt rättegångsbalkens regler eller av sjörättsdomstol som är behörig enligt sjölagens regler. Av förarbetena till 1972 års lag framgår att man velat ha en möjlighet att välja mellan vanlig tingsrätt och sjörättsdomstol med hänsyn till omständigheterna i målet. De synpunkter som därvid anfördes var att brottmål enligt ifrågavarande lag kan vara av enkel beskaffenhet men att de också kan vara sådana att särskild förtrogenhet med förhållandena inom sjöfarten är önskvärd hos den domarpersonal som skall handlägga målen (se prop. 1972: 38 s. 78).

Samma synpunkter gör sig gällande också beträffande den nu föreslagna lagen. Enligt lagrådets mening är det emellertid inte bara den omständigheten att målen kan vara av enkel beskaffenhet som talar för att man bör ha möjlighet att föra talan vid vanlig tingsrätt. Många mål är också till sin typ sådana att de inte kräver någon särskild förtrogenhet med sjöförhållanden hos domarpersonalen. Som exempel kan nämnas mål om ansvar för uttalande av avgift i strid mot 3 kap. 4 eller 5 §§ eller om ansvar för åsidosättande av föreskrifter enligt 3 kap. 7 § om utformning och drift av mottagnings- och behandlingsanordningar.

Av väsentlig betydelse är vidare att brott mot den nya lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen dessutom i vissa fall kan innefatta brottsbalksbrott eller brott mot miljöskyddslagen eller dumpningslagen. Om åklagaren yrkar ansvar enligt brottsbalken, miljöskyddslagen eller dumpningslagen skall ett sådant åtal väckas vid vanlig tingsrätt och forumreglerna i 19 kap. rättegångsbalken är tillämpliga beträffande denna talan. Den i remissprotokollet föreslagna ordningen kan därför leda till att en domstol är förhindrad att pröva ett brottmål i hela dess vidd, när åtalet grundas alternativt på brottsbalken – eller någon annan tillämplig lag – och den nya lagen. Vidare kan den situationen uppkomma att åtal som väcks mot samma person för dels brott mot den nya lagen och dels brott mot annan lag inte kan kumuleras, fastän både utredningsskäl och processekonomiska skäl talar härför. I och för sig kan man delvis komma till rätta med problem av detta slag genom att i de nya forumreglerna ta in en bestämmelse motsvarande den som nu finns i 336 § första stycket andra meningen sjölagen. Innebörden av denna bestämmelse är att sjörättsdomstol är ensam behörig att handlägga brottmål som avses i sjölagen, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken. Enligt lagrådets mening är emellertid den ordning som nu gäller enligt 1972 års lag och som innebär en valmöjlighet mellan vanlig tingsrätt och sjörättsdomstol ett smidigare och lämpligare system.

Lagrådet får alltså förorda att stadgandet utformas efter mönster av 25 § i 1972 års lag. Därvid bör dock ett förtydligande göras när det gäller mål om ersättning. Vad som avses därmed är sådana tvister som kan uppkomma när en redare eller ägare krävs på ersättning för åtgärder som enligt 7 kap. 9 § har verkställts på hans bekostnad. Detta bör framgå av lagtexten.

I enlighet med det anförda bör paragrafen kunna utformas på följande sätt: "Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om utdömande av vite eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 9 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller enligt 336–338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1)."

10 kap.

2 §

Den materiella reglering i skilda hänseenden som är avsedd att åvägbringas på områden som lagen rör skall – med den uppläggningsdet remitterade förslaget har – i påfallande stor utsträckning komma till stånd med stöd av bemyndiganden i lagen för regeringen eller myndighet som regeringen utser. I några hänseenden lägger lagen fast de materiella reglerna. Emellertid öppnar 10 kap. 2 § för dessa fall möjlighet till dispens. Dispensparagrafen begränsar sig inte till de paragrafer som lägger fast en viss materiell ordning på sakområdet utan har fått en så generell avfattning att den möjliggör frångående av de olika bemyndigandenas ramar, liksom den också medger avvikelser från besvärreglerna och straffstadgandena. Det är tydligt att dispensparagrafen fått en avfattning som skulle öppna möjligheter till undantag långt utöver vad som åsyftats. Under föredragningen har upplysts att behov av avvikelse från den i lagen fastlagda ordningen kan förutses i de hänseenden som regleras i 2 kap. 2 § första stycket samt 3 kap. 1 § första stycket, 4 § första stycket och 5 § men att dispenser i övrigt inte kan antas bli aktuella. Lagrådet hemställer att dispensparagrafens räckvidd begränsas till vad som befinnes nödvändigt och att i vart fall ramarna för de i lagen intagna bemyndigandena samt bestämmelserna i 8 och 9 kap. undantas från dispensmöjlighet. Begränsningen kan lämpligen ske genom att i första meningen av 2 § anges de särskilda lagrum från vilka regeringen eller den myndighet regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag.

3 §

I denna paragraf föreslås stadgande – förutom om att föreskrifter som meddelas med stöd av lagen inte får strida mot bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige – om att regeringen kan bestämma att föreskrifter inte heller får strida mot bestämmelser i andra internationella överenskommelser. I denna del har stadgandet avseende endast på föreskrifter som meddelas av myndighet efter delegation av regeringen. Att regeringen, när den utnyttjar sin delegationsmöjlighet enligt lagen, i den mån så finnes påkallat kan föreskriva begränsningar i olika avseenden är självklart och behöver inte utsägas i lagen. Då vad som föreslås inte innebär någon begränsning av regeringens handlingsfrihet inom ramen för givna bemyndiganden, torde förevarande del av stadgan-

det böra utgå och innehållet i paragrafen inskränkas till att avse vad som skall iakttagas beträffande för Sverige bindande överenskommelser.

**Övriga lagförslag**

Förslagen lämnas utan erinran.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1980-03-27

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelsohn, Danell, Petri

**Föredragande:** statsrådet Adelsohn

---

**Proposition om åtgärder mot vattenförorening från fartyg**

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande<sup>1</sup> över förslag till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.
2. lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten.
3. lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596).
4. lag om ändring i brandlagen (1974: 80).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

*Förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*

Jag tillstyrker att 4 kap. 2 §, 5 kap. 2 §, 6 kap. 8 §, 9 kap. 4, 6 och 8 §§ samt 10 kap. 3 § ändras i enlighet med vad lagrådet har föreslagit. Säsom lagrådet har föreslagit bör också hänvisningen i 9 kap. 7 § till 3 § punkt 2 och 6 § punkt 3 samma kapitel utgå. Hänvisningen behövs inte enligt min mening.

Lagrådet har framfört vissa erinringar mot den i 7 kap. 7–9 §§ föreslagna ordningen. Jag godtar lagrådets uppfattning att bestämmelsen i 7 § bör avse endast de fall då vite sätts ut i beslut enligt 4 eller 5 § och att den sålunda ändrade bestämmelsen bör placeras efter de bestämmelser som finns i 8 §. Lagrådet har föreslagit att den ändrade bestämmelsen tas upp i ett tillägg till andra stycket i 8 §. Till denna fråga återkommer jag i det följande.

Lagrådet har vidare föreslagit att det i förevarande paragrafer föreskrivs att beslut enligt 7 kap. 4, 5 eller 6 § alltid *skall* delges enligt delgivningslagens regler. Den ordning som gäller nu i fråga om beslut enligt 11 eller 12 a § i 1972 års lag – och som har bibehållits i det remitterade förslaget –

<sup>1</sup> Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 28 februari 1980.

innebär i enlighet med förvaltningslagens regler att part skall underrättas om innehållet i beslut, varigenom ärendet avgörs, om det inte är uppenbart obehövt, och att underrättelsen *får* ske genom delgivning. De bestämmelser som gäller f. n. har, enligt vad jag har inhämtat, inte vållat några olägenheter i praktiken. Tvärtom anses det att de – genom att erbjuda flera möjligheter till underrättelse i lägen som ofta kräver stor snabbhet – ger den lämpligaste lösningen. Med hänsyn till vad jag nu har anfört förordar jag för egen del att den i det remitterade förslaget inskrivna – och f. n. gällande – ordningen bibehålls.

Vad jag nu har sagt innebär att jag inte anser att 7 kap. 7 § bör få den av lagrådet föreslagna lydelsen. I stället förordar jag att i 7 § tas upp de bestämmelser som finns i 8 § första stycket i det remitterade förslaget. Till 8 § bör då föras dels den bestämmelse som finns i 8 § andra stycket i det remitterade förslaget, dels den bestämmelse som enligt lagrådets förslag bör tas upp i ett nytt andra stycke i paragrafen, vilket förslag jag, som framgår av det föregående, har godtagit i sak. I 9 § bör en jämkning göras för att uppnå en bättre överensstämmelse med terminologien i förvaltningslagen.

Vidare tillstyrker jag att 8 kap. 1 § första meningen samt 2 och 3 §§ ändras på det sätt lagrådet har föreslagit. Bestämmelser motsvarande dem som utgår ur lagen bör i stället tas in i förordning i anslutning till lagen. Däremot är jag inte beredd att förorda att beslut, som skall underställas sjöfartsverket, skall kunna överklagas innan beslutet har underställts verket. Detsamma gäller beslut som har fattats av någon annan inom sjöfartsverket än sjösäkerhetsdirektören och som skall underställas denne. Den ordning som gäller sedan länge på detta område och som – enligt vad som framkommit – har fungerat på ett tillfredsställande sätt bör bibehållas. Andra meningen i 1 § bör sålunda kvarstå i lagen. När det gäller beslut som har fattats inom sjöfartsverket av någon annan än sjösäkerhetsdirektören och som skall underställas denne bör en motsvarande bestämmelse tas in i förordning i anslutning till lagen.

Med anledning av vad lagrådet har anfört i fråga om 9 kap. 1 § har i paragrafen ordet "strängare" förts in i texten före ordet "straff".

Vad lagrådet har anfört i anslutning till 9 kap. 5 § föranleder ingen erinran.

Med anledning av vad lagrådet har uttalat i anslutning till 10 kap. 2 § har i paragrafen preciserats från vilka bestämmelser i lagen undantag kan föreskrivas eller medges.

Utöver vad lagrådet har föreslagit har vissa ändringar av huvudsakligen redaktionell karaktär gjorts i förhållande till det remitterade förslaget. Bl. a. har 7 kap. 2 § andra meningen ändrats. Det är dock inte avsett att bestämmelsen skall få en vidare tillämpning än som anges i specialmotivering till paragrafen. Vidare har bestämmelserna i 7 kap. 5 § förenklats genom att innehållet i punkt 8 har arbetats in i punkt 1 i samma paragraf

och genom att punkt 9 har uteslutits, samtidigt som förteckningen på tänkbara åtgärder i paragrafen har knutits samman med sista meningen i det inledande stycket genom ordet "såsom", varigenom markeras att det är fråga om exempel på åtgärder som kan vidtas.

Det bör vidare framhållas att det i 6 kap. kommer att behövas en sekretessbestämmelse, som anger att den som har tagit befattning med tillsyn enligt lagen inte obehörigen får röja eller utnyttja vad han under uppdraget eller i tjänsten har erfärit om yrkeshemlighet m. m. En bestämmelse av denna innebörd finns i 1 kap. 9 § sjösäkerhetslagen. Riksdagen har den 13 mars 1980 beslutat en ny sekretesslag. Med anledning härav blir det nödvändigt att göra följdändringar i ett stort antal författningar, bl. a. i sjösäkerhetslagen. Det är för tidigt att nu ta ställning till hur sekretessbestämmelsen i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall utformas. Jag avser att senare återkomma till denna fråga.

#### *Övriga lagförslag*

Förslagen har lämnats utan erinran av lagrådet.

### **Hemställan**

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att  
*dels* godkänna 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg,

*dels* antaga förslagen till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
2. lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,
3. lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596),
4. lag om ändring i brandlagen (1974: 80),

*dels* utöver vad som föreslås i prop. 1979/80: 100, bil. 9 s. 141, till anslaget *Fartygsverksamhet* för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa 400 000 kr.

### **Beslut**

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

**Innehåll**

Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Lagförslag .....	2
1. Förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg .....	2
2. Förslag till lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten .....	9
3. Förslag till lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596) .....	10
4. Förslag till lag om ändring i brandlagen (1974: 80) .....	10
Utdrag av protokoll vid regeringsammansamträde 1980-02-28 .....	11
1 Inledning .....	11
1.1 Allmänt .....	11
1.2 Internationellt samarbete för att förebygga vattenföroreningar från fartyg .....	12
1.2.1 Oljeskyddskonventionen .....	12
1.2.2 MARPOL-konventionen .....	12
1.2.3 Helsingforskonventionen .....	15
1.2.4 Ingreppskonventionen och ingreppsprotokollet .....	16
1.2.5 MARPOL-protokollet .....	16
1.3 Svensk lagstiftning i anslutning till konventionerna .....	18
1.4 Utredningsförslag .....	19
2 Internationella överenskommelser .....	20
3 Gällande rätt .....	20
3.1 Renhållningslagen m. m. ....	20
4 Förslagen i departementspromemorian (Ds K 1979: 8) .....	21
5 Remissyttrandena .....	21
6 Allmän motivering .....	22
6.1 Frågan om svenskt tillträde till MARPOL-protokollet .....	22
6.2 Nya konventionsbestämmelsers tillämpning i Sverige .....	23
6.3 Samordning av gällande bestämmelser om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, m. m. ....	24
6.4 Avgifter för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum, m. m. ....	29
6.5 Tillsyn .....	35
6.6 Påföljder .....	38
7 Upprättade lagförslag .....	42
8 Specialmotivering .....	42
8.1 Förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg .....	42
8.2 Övriga lagförslag .....	53
8.2.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten .....	53
8.2.2 Förslaget till lag om ändring i renhållningslagen (1979: 596) .....	53
8.2.3 Förslaget till lag om ändring i brandlagen (1974: 80) ..	53
9 Hemställan .....	54
10 Beslut .....	54
<i>Bilagor</i>	
A Utdrag ur departementspromemorian (Ds K 1979: 8) Åtgärder mot vattenförorening från fartyg – Förslag till ny lagstiftning, m. m. .	55
B Sammanställning av remissyttrandena över departementspromemorian Ds K 1979: 8 .....	240
C De remitterade lagförslagen .....	257
Utdrag av lagrådets protokoll 1980-03-17 .....	267
Utdrag av protokoll vid regeringsammansamträde 1980-03-27 .....	279