

Nr 1044

av fru Sundberg m. fl.

om en svensk-dansk lagstiftning mot nedskräpningen från fartyg i Öresund, m. m.

För att miljövårdande insatser skall ge önskad effekt krävs i stor utsträckning internationellt samarbete. Föroreningar sprids med vinden eller genom vattnet långa sträckor på förvånansvärt kort tid. Åtgärder som vidtages i ett land blir ibland näst intill resultatlösa om inte motsvarande åtgärder vidtages också i angränsande länder. För industrin är det vidare av utomordentligt stor betydelse att de normer på miljövårdsområdet som tillämpas i vårt land står i någorlunda samklang med normer i länder med vilkas industrier det svenska näringslivet konkurrerar på världsmarknaden. Ett vidgat internationellt samarbete på miljövårdens alla områden är därför ett självklart önskemål.

Behovet av internationella överenskommelser är särskilt framträdande och påtagligt då det gäller havsföroreningarna. Den internationella oljeskyddskonventionen reglerar oljeutsläppen till havs, men verkningsfulla kontrollmöjligheter saknas tyvärr i stor utsträckning. De uppmärksammade fynden i samband med Thor Heyerdals resa över Atlanten ger belägg för detta. Möjligheterna att komma till rätta med bristen på respekt för konventionen bör aktualiseras i samband med den internationella miljövårdskonferensen 1972.

Internationella konventioner av oljeskyddskonventionens art saknas då det gäller det mera konventionella avfallet från fartygen. Tonvis med skräp härrörande från fartyg hamnar årligen på våra stränder och fördärvar möjligheterna till rekreation och friluftsliv för människorna.

Lagstiftning i vårt land som berör denna typ av föroreningar finns främst i lagen den 6 april 1956 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Denna lag behandlar främst utsläpp av beständig olja men ger även möjlighet för Kungl. Maj:t att utfärda förbud mot andra typer av utsläpp i visst svenskt vattenområde. Vidare har länsstyrelserna getts möjlighet att efter hörande av naturvårdsverket, sjöfartsstyrelsen och chefen för marinen utfärda föreskrifter

om utsläpp av annat avfall än olja. Samtliga länsstyrelser i våra kustlän har utnyttjat denna möjlighet.

Nationell lagstiftning på detta område är emellertid som redan nämnts klart otillräcklig. För närvarande finns inget förbud mot skräputsläpp på världshaven. Den som från ett fartyg på internationellt eller utländskt vatten slänger skräp kan inte straffas enligt svensk lag, även om utsläppet sker från svenskt fartyg och det utslängda förorenar svenska stränder. Det torde vidare vara näst intill omöjligt att bevisa var ett utsläpp skett, såvida det inte finns vittnen till händelsen. Möjligheterna att påvisa överträdelser av gällande lagstiftning är så gott som obefintliga då skräp påträffas flytande till sjöss eller ilandflutet på stränderna.

Nedskräpningen av Öresund erbjuder ett åskådligt exempel på hur ineffektiv den nuvarande lagstiftningen i själva verket är. Sjöfarten i Öresund går huvudsakligen genom den så kallade Drogdenleden på danskt territorialvatten. I området råder företrädesvis västliga vindar vilket för med sig att den övervägande delen av de utsläpp som sker i Öresund resulterar i nedskräpning av svenska stränder. Den svenska lagstiftningen är helt verkningslös eftersom utsläppen sker utanför svenskt territorialvatten.

Det mest effektiva sättet att komma till rätta med Öresundsnedskräpningen är att tillskapa en gemensam svensk-dansk lagstiftning. Stränga straffbestämmelser bör stadgas för nedskräpning i strid med lagens bestämmelser. Övervakningen bör arrangeras på så sätt att svenska kustbevakningsfartyg kan ingripa mot förorenare på danskt territorialvatten och vice versa.

En svensk-dansk lagstiftning om Öresundproblemen måste ingå i ett vidare internationellt lagstiftningsarbete i syfte att komma åt skräputsläppen på haven över huvud taget. Även om utsläpp på världshaven mera sällan resulterar i nedskräpning av kusterna utgör de ändå en allvarlig miljöfara. Den internationella miljövårdskonferensen i Stockholm torde erbjuda goda möjligheter för samförstånd beträffande dessa, för alla världens nationer, så väsentliga frågor. Kraftfulla initiativ bör tas från svensk sida för att man om möjligt skall kunna komma fram till en gemensam lösning vid konferensen.

Den internationella lagstiftningen mot skräputsläpp bör utgå från oljeskyddskonventionens regler. Utsläpp kriminaliseras därmed oavsett om de sker på internationellt eller nationellt vatten. I avvaktan på internationell lagstiftning bör

överbägas huruvida inte möjligheter finns att utsträcka den svenska lagstiftningen till att gälla svenska fartygs utsläpp även på utländskt eller internationellt vatten. Påföljderna av utsläpp från svenska fartyg skulle därmed bli desamma oavsett var utsläppen sker.

Vid 1972 års internationella miljövårdskonferens bör initiativ tas från svensk sida också beträffande problemen med de stora tankfartygen. De skador som haverier med dessa fartyg kan medföra är utomordentligt stora. Torry Canyon-katastrofen för ett par år sedan bör vara ett allvarligt memento. Det är oundgängligen nödvändigt att klara riktlinjer med internationell verkan utarbetas för hur dessa fartyg säkerhetsmässigt skall vara konstruerade för att i görligaste mån inskränka skadorna vid eventuella haverier.

Med åberopande av ovanstående hemställas

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhänga

a) om skyndsamma initiativ i syfte att få till stånd en svensk-dansk lagstiftning mot nedskräpningen från fartyg i Öresund i enlighet med vad i motionen anförts,

b) att en arbetsgrupp tillsättes med uppgift att överväga möjligheterna till lagstiftning innebärande förbud mot allt avfallsutsläpp från svenska fartyg på internationellt eller utländskt vatten,

c) om initiativ inför 1972 års miljövårdskonferens för att få till stånd internationellt verkande förbud mot skräputsläpp från fartyg.

Stockholm den 27 januari 1971

INGRID SUNDBERG (m) PAUL BRUNDIN (m)

CARL ERIC HEDIN (m) CARL-WILH. LOTHIGIUS (m)

BRITT MOGÅRD (m)