

# Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg

*Betänkande av  
Utredningen om förorening från fartyg*

*Stockholm 2011*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2011:82

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Omslag: Elanders Sverige AB.

Tryckt av Elanders Sverige AB.  
Stockholm 2011

ISBN 978-91-38-23661-1  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet

## Catharina Elmsäter-Svärd

Regeringen beslutade den 15 juli 2010 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och om det är lämpligt föreslå en ny lag. Även den nuvarande förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg skulle som en följd härav ses över. Utredaren skulle undersöka möjligheten att, om det är praktiskt möjligt, införa likartade grundläggande bestämmelser i lagen som i dag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Utredningen har vidare haft i uppdrag att föreslå hur de problem som kan uppstå när Transportstyrelsen låter verkställa en åtgärd på bekostnad av fartygets redare eller ägare då ägare är okänd eller saknar tillgångar kan motverkas. I uppdraget ingick också att överväga om lagen i alla dess delar ska bli tillämplig även för fritidsbåtar samt att se över sanktionssystemet i lagen i syfte att göra det enklare och mer effektivt.

Till utredare förordnades fr.o.m. den 15 juli 2010 Johan Franson. Som experter förordnades fr.o.m. den 17 september 2010 rättssakkunniga Liv Bernitz, departementssekreteraren Johan Bergström Ring, departementssekreteraren Natasa Boskovic, kanslirådet Tommie Börjesson, kanslirådet Åsa Marklund Andersson, sektionschefen Anna Petersson, Transportstyrelsen, och verksjuristen Marin Ratcovich, Kustbevakningen. Liv Bernitz entledigades fr.o.m. den 8 april och fr.o.m. samma dag förordnades rättssakkunniga Mirja Högström som expert. Natasa Boskovic entledigades fr.o.m. den 8 augusti 2001 och fr.o.m. samma dag förordnades departementssekreteraren Monika Przedpelska Öström som expert.

Sekreterare åt utredningen har fr.o.m. den 1 september 2010 varit kammarrättsassessorn Magnus Isgren.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om förorening från fartyg (N 2010:07).

Uppdraget skulle enligt de ursprungliga direktiven ha redovisats den 1 oktober 2011. Genom tilläggsdirektiv den 25 augusti 2011 (dir 2011:75) har regeringen förlängt tiden för redovisning till den 30 november 2011.

Jag får härmed överlämna betänkandet Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg.

Västra Karup i december 2011

Johan Franson

/Magnus Isgren

# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Sammanfattning .....</b>                                 | <b>11</b> |
| <b>Författningsförslag .....</b>                            | <b>21</b> |
| <b>1 Uppdraget och dess genomförande .....</b>              | <b>79</b> |
| 1.1 Utredningens uppdrag.....                               | 79        |
| 1.2 Utredningens arbete .....                               | 80        |
| 1.3 Utredningen om Kustbevakningens befogenheter .....      | 80        |
| <b>2 Internationell reglering.....</b>                      | <b>81</b> |
| 2.1 Sjörätten och havsrätten .....                          | 81        |
| 2.2 MARPOL-konventionen .....                               | 87        |
| 2.3 Helsingforskonventionen.....                            | 88        |
| 2.4 EU:s reglering .....                                    | 89        |
| <b>3 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg .....</b> | <b>93</b> |
| 3.1 Bakgrund .....  | 93        |
| 3.2 Inledande bestämmelser .....                            | 93        |
| 3.3 Förbud mot förorening från fartyg.....                  | 94        |
| 3.4 Mottagning av avfall från fartyg.....                   | 94        |
| 3.5 Fartygs konstruktion m.m. ....                          | 96        |
| 3.6 Dagböcker m.m.....                                      | 97        |
| 3.7 Tillsyn .....   | 97        |

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 3.8      | Särskilda åtgärder mot förorening.....                          | 99         |
| 3.9      | Vattenföroreningsavgift.....                                    | 101        |
| 3.10     | Överklagande.....   | 102        |
| 3.11     | Ansvar .....  | 103        |
| 3.12     | Förundersökning.....  | 103        |
| <b>4</b> | <b>Förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ....</b> | <b>105</b> |
| 4.1      | Inledande bestämmelser.....                                     | 105        |
| 4.2      | Förbud mot förorening från fartyg.....                          | 105        |
| 4.3      | Mottagning av avfall från fartyg .....                          | 106        |
| 4.4      | Fartygskonstruktion m.m.....                                    | 106        |
| 4.5      | Dagböcker m.m. ....   | 106        |
| 4.6      | Tillsyn .....   | 107        |
| 4.7      | Särskilda åtgärder mot vattenförorening .....                   | 107        |
| 4.8      | Överklaganden m.m.....  | 107        |
| 4.9      | Övrigt.....   | 108        |
| <b>5</b> | <b>Fartygssäkerhetslagen .....</b>                              | <b>109</b> |
| <b>6</b> | <b>En ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg.....</b>    | <b>113</b> |
| 6.1      | Bakgrund.....   | 113        |
| 6.2      | Behov av att öka lagens tillgänglighet .....                    | 115        |
| <b>7</b> | <b>Förhållandet till miljöbalken .....</b>                      | <b>119</b> |
| 7.1      | Kort om miljöbalkens regler.....                                | 119        |
| 7.2      | Skälen till varför lagen inte arbetades in i miljöbalken.....   | 120        |
| 7.3      | Miljöbalkens förhållande till annan lagstiftning .....          | 122        |

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 7.4      | Miljööverdomstolens dom den 24 maj 2006 i mål nr M 8471-03 .....  | 123        |
| 7.5      | Överväganden .....  | 125        |
| <b>8</b> | <b>Förbud mot förorening från fartyg.....</b>   | <b>129</b> |
| 8.1      | Olja .....  | 129        |
| 8.2      | Förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk.....   | 135        |
| 8.3      | Förbud mot utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form...  | 138        |
| 8.4      | Förbud mot utsläpp av toalettavfall.....  | 140        |
| 8.5      | Förbud mot utsläpp av fast avfall.....  | 145        |
| 8.6      | Luftföroreningar .....  | 150        |
| 8.6.1    | Ozonedbrytande ämnen .....  | 150        |
| 8.6.2    | Kväveoxider.....  | 151        |
| 8.6.3    | Svaveloxid.....   | 153        |
| 8.6.4    | Förbränning ombord på fartyg .....  | 157        |
| 8.7      | Övrigt .....  | 159        |
| 8.8      | Biofouling.....   | 160        |
| <b>9</b> | <b>Mottagning av avfall .....</b>   | <b>161</b> |
| 9.1      | Internationell rätt.....  | 161        |
| 9.1.1    | MARPOL.....   | 161        |
| 9.1.2    | Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester ..... | 163        |
| 9.1.3    | Helsingforskonventionen .....   | 165        |
| 9.2      | Svensk rätt .....   | 166        |
| 9.3      | Överväganden .....  | 170        |
| 9.3.1    | Allmänna utgångspunkter .....   | 170        |
| 9.3.2    | Annat avfall .....  | 172        |

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| <b>10</b> | <b>Konstruktion certifikat och besiktning.....</b>                               | <b>179</b> |
| 10.1      | Konstruktion och drift m.m. ....   | 179        |
| 10.2      | Certifikat.....  | 181        |
| 10.2.1    | MARPOL.....  | 181        |
| 10.2.2    | Svensk rätt .....  | 182        |
| 10.2.3    | Överväganden.....  | 183        |
| 10.3      | Dagböcker och andra handlingar.....  | 184        |
| <b>11</b> | <b>Fritidsbåtar .....</b>  | <b>187</b> |
| 11.1      | Uppdraget .....  | 187        |
| 11.2      | Allmänt .....  | 187        |
| 11.3      | Utsläpp av olja .....  | 188        |
| <b>12</b> | <b>Tillsyn m.m.....</b>  | <b>197</b> |
| 12.1      | Tillsyn av och ingripanden mot utländska fartyg.....                             | 197        |
| 12.1.1    | Bakgrund .....   | 197        |
| 12.1.2    | Havsrättskonventionen och<br>ingreppskonventionen .....                          | 197        |
| 12.1.3    | Svensk rätt .....  | 200        |
| 12.1.4    | De svenska bestämmelsernas tillkomst .....                                       | 202        |
| 12.1.5    | Överväganden.....  | 203        |
| 12.2      | Nyttjandeförbud vid brister i fartygs konstruktion,<br>utrustning och drift..... | 209        |
| 12.3      | Skyldigheter för redare.....   | 212        |
| 12.4      | Tillsynsmyndighet.....   | 212        |
| <b>13</b> | <b>Åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare ...</b>                 | <b>215</b> |
| 13.1      | Utredningsuppdraget .....  | 215        |
| 13.2      | Kvarhållande tills betalning sker.....   | 218        |
| 13.3      | Ökad tillsyn för att minska problemen? .....                                     | 219        |



|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| 13.4      | Transportstyrelsens finansiering av tillsynen på sjöfartsområdet ..... | 220        |
| 13.4.1    | Tidigare finansiering.....   | 221        |
| 13.4.2    | Nuvarande finansiering .....   | 221        |
| 13.4.3    | Överväganden .....   | 223        |
| 13.5      | Finansiering av förslaget.....   | 228        |
| 13.5.1    | Redares eller ägares allmänna ansvar .....                             | 229        |
| 13.5.2    | Särskilt om oljeskador .....   | 230        |
| 13.5.3    | HNS-konventionen.....  | 233        |
| 13.5.4    | Bunkerkonventionen.....  | 234        |
| 13.5.5    | Försäkringsdirektivet .....  | 235        |
| 13.5.6    | Bedömning .....  | 235        |
| <b>14</b> | <b>Sanktionssystemet .....</b>   | <b>239</b> |
| 14.1      | Straffreglerna.....  | 239        |
| 14.2      | Sanktionsavgifter.....   | 241        |
| 14.2.1    | Vattenföroreningsavgift .....  | 241        |
| 14.2.2    | Företagsbot .....  | 242        |
| 14.2.3    | Överväganden .....   | 243        |
| 14.2.4    | Vem ska besluta om vattenföroreningsavgift.....                        | 248        |
| <b>15</b> | <b>Instansordningen .....</b>  | <b>249</b> |
| <b>16</b> | <b>Konsekvensanalys .....</b>  | <b>251</b> |
| 16.1      | Allmänna utgångspunkter .....  | 251        |
| 16.2      | Vilka berörs av förslaget .....  | 251        |
| 16.3      | Konsekvenser .....   | 254        |
| 16.4      | Ekonomiska konsekvenser för staten.....                                | 257        |
| <b>17</b> | <b>Författningskommentar .....</b>                                     | <b>261</b> |
| 17.1      | Förslag till lag om åtgärder mot förorening från fartyg .....          | 261        |
| 17.2      | Övriga lagförslag.....   | 318        |

**Bilagor**

*Bilaga 1* Kommittédirektiv.....319

*Bilaga 2* Tilläggsdirektiv.....323

# Sammanfattning

Enligt våra direktiv har vi haft att se över lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och, om det är lämpligt föreslå en ny lag. Även den nuvarande förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg skulle som en följd härav ses över. Utredningen har också haft i uppdrag att undersöka möjligheten att, om det är praktiskt möjligt, införa likartade grundläggande bestämmelser om tillsynen i lagen, som i dag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Utredningen har vidare haft i uppdrag att föreslå hur de problem som kan uppstå när Transportstyrelsen låter verkställa en åtgärd på bekostnad av fartygets redare eller ägare då ägare är okänd eller saknar tillgångar kan motverkas. Slutligen har i uppdraget också ingått att överväga om lagen i alla dess delar ska bli tillämplig även för fritidsbåtar samt att se över sanktionssystemet i lagen i syfte att göra det enklare och mer effektivt.

Lagen innehåller genom sin konstruktion som ramlag ett stort antal bemyndiganden. Bemyndigandena har i vissa fall nyttjats av regeringen som i förordningen utfärdat bestämmelser och i vissa fall bemyndigat Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket) att utfärda föreskrifter. Avsaknaden av grundläggande bestämmelser om bland annat förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än olja och mottagning av annat avfall än oljeavfall i lagen gör det svårt att som enskild genom att bara läsa lagen få ens en grundläggande uppfattning om vad som gäller i stort. Det är vidare ägnat att skapa förvirring när förbud mot att släppa ut olika skadliga ämnen återfinns i lag, förordning och slutligen i myndighetsföreskrifter beroende på vilket ämne det är fråga om. Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska därför, enligt vår uppfattning, ersättas med en ny lag som disponeras på ett tydligare sätt än i dag. I den nya lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska de grundläggande förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg finnas. Vidare

ska i så stor utsträckning som möjligt andra grundläggande bestämmelser finnas i lagen.

Av lagen ska direkt framgå att olja, skadliga flytande ämnen i bulk, toalettavfall och fast avfall inte får släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon samt att sådan ämnen inte heller får släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden. Östersjöområdet nämns särskilt i förbudet mot att släppa ut olja. Omnämmandet är en rest från äldre lagstiftning när det fortfarande fanns fritt hav i Östersjön. Det saknas i dag skäl att särskilt peka ut Östersjöområdet när det gäller förbudet mot att släppa ut olja. Grundläggande undantag från förbuden i lagen mot att släppa ut skadliga ämnen, dvs. utsläpp som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss, ska framgå direkt av lagen. Övriga undantag från förbuden mot utsläpp som följer av MARPOL om driftsmässiga, tillåtna utsläpp är mycket tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Undantagen kan med fördel ges av Transportstyrelsen.

Bestämmelserna om förbränning ombord på fartyg finns för närvarande i Transportstyrelsens föreskrifter. Förbudet mot förbränning av avfall ombord på fartyg inom Sveriges sjöterritorium, som följer av Helsingforskonventionen, är så grundläggande att det ska finnas i lagen. Bestämmelser om förbränning av fartygsgenererat avfall i övrigt ska ges av Transportstyrelsen. Övriga bestämmelser för att begränsa luftföroreningar kan, beroende på att de är mycket tekniska till sin natur, överlämnas till Transportstyrelsen att genomföra.

MARPOL:s bestämmelserna om högsta svavelinnehåll i bränsle har genomförts i svensk rätt med stöd av miljöbalken. Därigenom har genomförandet av MARPOL blivit svårare att överblicka. Dessa problem kommer att förstärkas när reglerna om utsläppskontrollområden får genomslag genom att fler utsläppskontrollområden utses. Det saknas skäl att behandla bestämmelserna om högsta tillåtna svavelhalt i fartygs bränsle annorlunda än MARPOL:s bestämmelser i övrigt utan det är snarare ägnat att leda till missförstånd. Regler om högsta tillåtna svavelhalt i fartygs bränsle kan enligt vår bedömning ges med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg utan att ge avkall på skyddet för miljön. Det bör därför övervägas om inte MARPOL:s bestämmelser om högsta tillåtna svavelinnehåll bör genomföras med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska ges möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än de som anges i lagen.

Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg med tillhörande förordning och föreskrifter innehåller ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås förutom genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp även genom omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Utöver ovan nämnda krav på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det omfattande regelverk för säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Dessa regler bygger på ett stort antal internationella konventioner, avtal och EU rättsakter, varav den mest grundläggande är sjösäkerhetskonvention (SOLAS). SOLAS reglerar grundläggande frågor om konstruktion och drift av fartyg, livräddningsutrustning, brandskydd m.m. De regler om konstruktion, utrustning och drift som finns för att skydda miljön är utformade på sådant sätt att de kraven inte inverkar menligt på sjösäkerheten.

Miljöbalken och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg gäller parallellt. Det är således exempelvis möjligt för en kommun att om miljö kvalitetsnormer inte uppfylls ingripa med stöd av miljöbalkens tillsynsbestämmelser och allmänna hänsynsregler mot fartyg även om dessa redan uppfyller de krav som ställs på fartygen i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Det är inte lämpligt att man med stöd av miljöbalken ställer sådana krav på ett fartygs konstruktion eller tekniska utrustning som kan komma att inverka menligt på sjösäkerheten och frågan om miljöbalkens roll i förhållande till lagen har därför övervägts. Den rimlighetsavvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken, är emellertid en tillräcklig garanti för att krav som äventyrar sjösäkerheten inte ställs och det saknas därför skäl att ändra den nuvarande ordningen. Transportstyrelsen har i detta sammanhang en central roll som expertmyndighet i samband med att frågor som rör fartyg prövas av miljömyndigheterna.

Bestämmelser om anordningar för mottagning och behandling av avfall är i dag uppdelade mellan lag och förordning. Detta innebär att regelverket är svåröverskådligt. Reglerna ska istället så långt det är möjligt finnas i den nya lagen. Av lagen ska framgå att

- fartyg är skyldiga att lämna iland allt sådant avfall från fartyg som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen dock inte lastrester om det inte är särskilt föreskrivet.
- samtliga hamnar ska ha mottagningsanordningar för att ta emot annat avfall än barlastvatten eller tankspolvätska från fartyg som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.
- no-special-fee-systemet gäller allt avfall som hamnar är skyldiga att ta emot.

Regler om konstruktion, utrustning och drift av fartyg är grundläggande för arbetet att förebygga och begränsa utsläpp av skadliga ämnen. Reglerna om konstruktion, utrustning och drift är mycket tekniska och detaljerade. Det ska – som i dag – överlämnas till Transportstyrelsen, som besitter nödvändig sakkunskap, att meddela nödvändiga föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift. Lagens bestämmelser om konstruktion utrustning och drift ska därför vara kvar oförändrade. Förordningens bestämmelse om att fartyg som inte uppfyller ställda krav inte får användas till sjöfart är dock så viktig att den ska ges i lag.

Certifikat visar att fartyg uppfyller reglerna om konstruktion, utrustning och drift och är ett grundläggande led i arbetet att säkerställa att fartyg uppfyller ställda krav. I lagen ska det finnas bestämmelser om vilka fartyg som ska ha internationellt oljeskyddscertifikat och internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Av lagen ska det framgå att om ett fartyg, som ska ha ett sådant certifikat, saknar det, ska fartyget inte få användas till sjöfart. Bestämmelser om övriga certifikat som ska finnas ombord ska det ankomma på regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela.

Dagböcker rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord är viktiga för att säkra bevisning om vad som hänt ombord på fartyget. Kravet på att andra handlingar såsom manualer och beredskapsplaner ska finnas är också av betydelse för att säkerställa att skadliga ämnen hanteras på ett korrekt sätt. Skyldigheten att föra oljedagbok och lastdagbok ska framgå direkt av lagen. Vilka övriga dagböcker som ska föras och vilka handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen som ska finnas bör överlämnas till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva. Reger-

ingen eller den myndighet regeringen bestämmer ska ha möjlighet att föreskriva att utländskt fartyg på svenskt sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon ska föra dagböcker och ha andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen.

Vi föreslår att fritidsfartyg ska omfattas av lagens utsläppsbestämmelser. Fritidsfartyg ska därmed även omfattas av förbudet att släppa ut olja från fartyg. Konsekvenserna för båtlivet om förbudet tillämpas fullt ut på fritidsbåtar med traditionella tvåtaktsmotorer blir dock mycket stora. Utsläppet av olja som följer med avgaserna till tvåtaktsmotorer av traditionell typ ska därför inledningsvis undantas från förbudet. Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten överväga om det finns behov av föreskrifter som beaktar behovet av att skydda särskilt känsliga miljöer. Föreskrifterna kan exempelvis innebära att det inom vissa känsliga områden och tider på året är krav på att använda alkylatbränsle eller t.o.m. totalförbud mot att använda traditionella tvåtaktsmotorer. Myndigheterna måste i detta arbete också beakta båtlivets betydelse för att erbjuda naturupplevelser och rekreation.

Vi föreslår att Transportstyrelsen liksom i dag ska vara bemyndigad att meddela tekniska och driftsmässiga föreskrifter och vara tillsynsmyndighet.

När det gäller det möjligheten att utöva tillsyn över eller ingripa mot utländska fartyg på territorialhavet eller i ekonomisk zon saknas det skäl att göra andra begränsningar i den rätten än de som klart följer av havsrättskonventionen. Nuvarande reglering av inspektion av utländska fartyg i Sveriges territorialhav och ekonomiska zon tas bort för att tydliggöra Transportstyrelsens och Kustbevakningens roller när det gäller att säkerställa efterlevnaden av lagens bestämmelser av utländska fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav eller inom ekonomiska zon. Tillsynsmyndigheten ges istället uttrycklig rätt att om det skett ett utsläpp av skadliga ämnen eller föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg, som befinner sig under genomfart av Sveriges territorialhav eller inom svensk ekonomiska zon, att inspektera fartyget om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån. Bestämmelsen blir därmed tydligare kopplad till de fall då det är aktuellt att vidta särskilda åtgärder mot utländska fartyg för att förhindra förorening enligt 7 kap. 5 § den nuvarande lagen.

Kustbevakningens möjlighet att ingripa mot utländska fartyg som befinner sig på territorialhavet ska vidgas till att omfatta fall när det finns grundad anledning att anta att fartyget inom Sveriges territorialhav har överträtt bestämmelser i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Bestämmelsen ska enligt ordalydelsen i artikel 220.2 havsrättskonventionen bara gälla överträdelser som skett under genomfart av territorialhavet.

Bestämmelserna om särskilda åtgärder mot förorening i 7 kap. lagen ger tillsynsmyndigheten kraftiga och effektiva verktyg för att hindra att fartyg som utgör en fara för miljön sätts i trafik. Bestämmelserna i 7 kap. lagen ska därför vara kvar men kompletteras med en möjlighet för tillsynsmyndigheten att:

- förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa, om det inte tillhandahålls för tillsyn och
- meddela förelägganden att avhjälpa även mindre brister i fartygets konstruktion, utrustning eller drift.

Tillsynsmyndigheten ska vidare få förelägga redare eller i vissa fall lastägare att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om tekniska anordningar på fartyget. Undersökning ska bekostas av den redaren eller lastägaren om myndigheten inte beslutar att kostnaden helt eller delvis ska ersättas av statsmedel.

Enligt 7 kap. 9 § den nuvarande lagen får Transportstyrelsen i vissa fall låta verkställa en åtgärd för att förhindra eller minska ett utsläpp av skadliga ämnen på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Det finns emellertid inget särskilt finansieringssystem för de fall då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar. Utredningen ska analysera gällande finansieringssystem och föreslå hur de problem som kan uppstå då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar kan motverkas. Ökad tillsyn skulle inte på ett effektivt sätt minska kostnaden för att vidta åtgärder på ägarnas eller redarnas bekostnad. Situationer kan uppstå där det krävs att åtgärder vidtas enligt lagen utan att tillsynen brister. En stor del av de tillbud som sker inom sjöfarten beror på den mänskliga faktorn eller yttre faktorer som det är svårt att motverka genom en förbättrad tillsyn. Transportstyrelsen saknar särskild finansiering för kostnader för att vidta åtgärder på ägarens eller redarens bekostnad. Transportstyrelsen är hänvisad till att finansi-



era de åtgärder som vidtas för att verkställa åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare genom myndighetens ramanslag. Om Transportstyrelsen måste ingripa för att förhindra att det släpps ut olja eller något annat skadligt ämne från ett fartyg och detta medför stora kostnader för myndigheten måste regeringen i det enskilda fallet skyndsamt överväga om ytterligare medel måste tillskjutas myndigheten.

Vi föreslår att Transportstyrelsen ska disponera ett särskilt anslag för kostnader som uppkommer när Transportstyrelsen låter verkställa förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening av olja eller annat skadligt ämne från fartyg på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Genom reglerna i 10 kap. sjölagen om ansvar vid utsläpp av olja finns möjlighet för Transportstyrelsen att kräva ägare eller redare på ersättning för de kostnader som Transportstyrelsen haft när styrelsen vidtagit åtgärder på ägare eller redares bekostnad för förebygga eller begränsa förorening som belastar det föreslagna anslaget. Reglerna i 10 kap. sjölagen omfattar emellertid endast oljeskada genom beständig mineralolja. Ett framtida tillträde till HNS-konventionen och bunkerkonventionen och genomförandet av försäkringsdirektivet kommer att förbättra det allmännas möjlighet att erhålla ersättning för åtgärder som vidtas för att förhindra eller begränsa förorening.

Det lagförslag som vi lämnar innebär att det i 2–5 kapitlet lagen har skett en omfattande omDispositionering av regelverket. I det stora hela har vi eftersträvat att de övergripande handlingsreglerna ska återfinnas i lagen vilket inneburit att vi lyft upp ett antal bestämmelser från förordningen och föreskrifter till lagen. Vi har även bedömt att vissa bestämmelser i förordningen istället kan ges i myndighetsföreskrifter. Vid denna bedömning har vi varit medvetna om konsekvensen av flytta en handlingsregel till föreskrift och straffsanktionen för överträdelser i sådant fall bara kan innehålla böter. Handlingsregler som har föreskrivits på lägre normgivningsnivå än regeringen ska inte längre vara förenade med ett straffansvar där fängelse ingår i straffskalan. Utredningen har dock inte haft möjlighet att närmare gå igenom de myndighetsföreskrifter som stöder sig på lagen och bedöma om det i dessa finns handlingsregler som bör vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan. Berörda myndigheter får i det föreskriftsarbete som blir följden av vårt förslag gå igenom de handlingsregler som finns i föreskrifterna och bedöma om de behöver vara straffsanktionerade

med fängelse i straffskalan och föreslå att de handlingsreglerna meddelas av regeringen. Vi föreslår vidare att en överträdelse av förbudet mot att använda fartyg som inte uppfyller kraven på konstruktion, utrustning och drift till sjöfart som är obetydlig i förhållande till det intresse som är avsett att skyddas genom bestämmelsen bör betraktas som ringa och undgå ansvar.

Det geografiska området där vattenföroreningsavgift kan komma att påföras bör enligt vår mening följa det grundläggande förbudet mot utsläpp av olja som vi föreslår. Det innebär att tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgiften kommer att ändras. Svenska fartyg kan komma att påföras vattenföroreningsavgift för utsläpp varthelst det sker. Fartyg oavsett nationalitet påförs vattenföroreningsavgift för utsläpp inom svenskt sjöterritorium och ekonomisk zon. Vi föreslår att fritidsfartyg ska omfattas av förbudet mot utsläpp av olja. Det är dock förknippat med stora svårigheter att utse den som ska ha strikt ansvar för ett fritidsfartygs utsläpp av olja. Vattenföroreningsavgift ska därför inte påföras fritidsfartyg som bryter mot förbudet att släppa ut olja.

Vi har övervägt möjligheten att utöka tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgift till att gälla även utsläpp av andra skadliga ämnen än olja. Det är svårt att schablonmässigt uppskatta den skada som utsläpp av andra skadliga ämnen än olja innebär. Vi bedömer därför att vattenföroreningsavgift inte bör utgå vid utsläpp av andra skadliga ämnen än olja. Om potentialen i institutet företagsbot förverkligas fullt ut när det gäller överträdelser av lagen minskar behovet av andra administrativa sanktioner.

För närvarande överklagas en del av Transportstyrelsens beslut enligt lagen till regeringen. Vi föreslå att dessa fortsättningsvis ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Arbetet som utredningen utfört har till stor del enligt de direktiv som gällt för utredningen inneburit att gällande regelverk har strukturerats om i förtydligande syfte samt att vi försökt att klargöra vad som är gällande rätt på området. Endast i ett fåtal fall (förbud mot förorening från fritidsfartyg, tillsyn av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon samt förslag för att effektivisera tillsynen) har vi föreslagit några genomgripande materiella ändringar i regelverket. Våra förslag innebär dock att lagen blir mer lättillgänglig för användaren vilket kan minska den administrativa bördan för berörda företag. Förslaget i den del de innebär att det sker materi-

ella förändringar av regelverket bedöms inte innebära några beaktansvärda konsekvenser i övrigt för företagen.

De förslag som vi lämnar bedöms inte få några konsekvenser för Transportstyrelsen eller Kustbevakningen som måste finansieras i särskild ordning. Kostnader som belastar det nya anslaget som vi föreslår anvisas Transportstyrelsen för att initialt finansiera kostnader som kan uppstå när låter verkställa förbud eller förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening av olja eller annat skadligt ämne från fartyg på bekostnad av fartygets ägare eller redare kommer i stor utsträckning att kunna krävas tillbaka från fartygets ägare eller redare. Förslaget bedöms därför inte få några statsfinansiella konsekvenser av betydelse. Förslagen bedöms inte få några konsekvenser för staten i övrigt som måste finansieras i särskild ordning.

# Författningsförslag

## **1 Förslag till lag om åtgärder mot förorening från fartyg**

Härigenom föreskrivs följande.

### **1 kap. Inledande bestämmelser**

**1 §** Syftet med denna lag är att förebygga och begränsa utsläpp av skadliga ämnen från fartyg.

I lagen finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**2 §** Bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även är avsedda att bidra till att skydda miljön, finns i fartygs-säkerhetslagen (2003:364).

Bestämmelser om utsläpp från fartyg av skadliga ämnen inom Antarktisområdet finns i lagen (2006:924) om Antarktis.

**3 §** I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

*Fartyg:* Fartyg, svävare, undervattensfartyg, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss.

*Fast avfall:* mat-, hushålls- och driftsavfall med undantag av färsk fisk och delar därav, som uppstår under fartygets normala drift och förmodas avlägsnas löpande eller periodiskt, med undantag för de ämnen som annars är definierade eller förtecknade i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

*IBC-koden:* den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk, antagen av den internationella sjöfartsorganisationen, IMO.

*Kemikalietankfartyg:* Fartyg som är byggt eller huvudsakligen anpassat för att i bulk transportera flytande ämnen som räknas upp i kapitel 17 till IBC-koden.

*MARPOL 73/78:* 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års tilläggsprotokoll till denna konvention.

*Olja:* Petroleum i varje form, inbegripet råolja, eldningsolja, sludge, oljeavfall och raffinerade produkter med undantag för petrokemiska produkter som är skadliga flytande ämnen enligt MARPOL 73/78 Annex II. Som olja anses också:

- de ämnen som förtecknas i MARPOL 73/78, Annex I, Appendix I, i den mån de omfattas ovanstående definition av olja, och
- oljehaltiga blandningar.

*Oljetankfartyg:* Fartyg som är byggt eller anpassat huvudsakligen för att transportera olja i bulk, däri inbegripet kombinationsfartyg, kemikalietankfartyg och gastankfartyg som avses i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, med ändringar (SOLAS 74) kapitel II-1 regel 3.20 när det för last eller del av last som olja i bulk.

*Skadliga flytande ämnen:* de ämnen som förtecknats i tabellerna i kapitel 17 och 18 i IBC-koden eller i till denna kod hänförlig förteckning av ämnen som klassificerats som kategori X, Y eller Z men ännu inte införts i koden, dock bara i den mån de omfattas av definitionen i andra stycket.

Skadliga flytande ämnen delas in i de fyra kategorierna

X: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en allvarlig risk för marina resurser eller människors hälsa och som därför berättigar till förbud mot utsläpp i den marina miljön,

Y: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en risk för marina resurser eller människors hälsa, eller kan medföra skada på skönhets och rekreationsvärden eller annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till en begränsning av kvaliteten på och mängden av utsläppet i den marina miljön,

Z: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en mindre risk

för marina resurser eller människors hälsa och därför berättigar till mindre stränga begränsningar av kvaliteten på och mängden av utsläppet i den marina miljön, andra substanser (AS): ämnen som återfinns i kolumnen för föroreningskategorier i kapitel 18 i IBC koden och som vid en bedömning har befunnits falla utanför kategori X, Y eller Z.

*Skadligt ämne:* Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller flora, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden.

*Tankfartyg:* Kemikalietankfartyg eller oljetankfartyg.

*Toalettavfall:*

1. Avloppsvatten och annat avfall från varje typ av toalett och urinoar,

2. avloppsvatten från sjukvårdslokaler (apotek, sjukhytt, etc.) via tvättställ, badkar och spygatt placerade i sådana lokaler,

3. avloppsvatten från utrymmen som rymmer levande djur, eller

4. annat spillvatten, som är blandat med avloppsvatten definierat enligt 1–3 ovan.

*Utsläpp:* Varje utsläpp från fartyg i havet, i andra vattenområden eller i luften som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygens drift, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning av skadliga ämnen. Som utsläpp anses dock inte

- dumpning i den mening som avses i 15 kap. miljöbalken, eller

- utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar.

**4 §** Lagen ska inte tillämpas på utländska statsfartyg som används i icke-kommersiellt syfte.

På svenska statsfartyg som används i icke-kommersiellt syfte är lagen tillämplig endast i den mån regeringen föreskriver det.

**5 §** Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Detsamma gäller undantag som i enskilda fall meddelas från bestämmelser i denna lag eller från föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

Vid tillämpningen av lagen ska även sådana begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser beaktas.

6 § Vad som sägs i denna lag om redare ska även gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

7 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får provisoriskt klassificera skadliga flytande ämnen som kategori X, Y eller Z dock bara i den mån klassificeringen överensstämmer med andra stycket i definitionen av skadliga flytande ämnen kategori X, Y eller Z.

## 2 kap. Förbud mot förorening från fartyg

### *Olja*

1 § Olja får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Olja får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utöver vad som sägs i första stycket får olja inte släppas ut från utländska fartyg inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon, som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller på det fria havet.

Utsläpp av olja som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

Utsläpp av olja får inte innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön. Utsläpp får inte heller innehålla kemikalier eller andra ämnen som tillsatts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

2 § Utsläpp av olja får ske:

1. om det är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

2. om utsläppet är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning om

- alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

- redaren eller befälhavaren inte handlat med avsikt att orsaka skada eller grovt vårdslöst och med insikt om att en skada troligen skulle bli följden.

Vad som sägs i första stycket 2 gäller förutom redare och fartygets befälhavare även besättningen.

Vad som sägs i första stycket 2 ska inte gälla inom inre vatten eller territorialhav som tillhör Sverige eller en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

**3 §** Olja som inte får släppas ut ska behållas ombord för att lämnas till mottagningsanordning om den inte ska lossas till land eller läktaras.

#### *Skadliga flytande ämnen i bulk*

**4 §** Skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk får inte släppas ut från tankfartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk får inte heller släppas ut från svenska tankfartyg inom andra vattenområden.

Utöver vad som sägs i första stycket får skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk inte släppas ut från utländska tankfartyg inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon, som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller på det fria havet.

Första och andra stycket gäller även när barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar innehåller dessa ämnen.

Utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

**5 §** Utsläpp av skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk får ske:

1. om det nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

2. om det är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning under förutsättning att



- alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

- redaren eller befälhavaren inte handlat med avsikt att orsaka skada eller grovt vårdslöst och med insikt om att en skada troligen skulle bli följden.

Vad som sägs i första stycket 2 gäller förutom redare och fartygets befälhavare även besättningen.

Vad som sägs i första stycket 2 ska inte gälla inom inre vatten eller territorialhav som tillhör Sverige eller en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

#### *Skadliga ämnen i förpackad form*

**6 §** Ämnen som är identifierade som vattenförorenande ämnen (marine pollutants) och förpackade enligt The International Maritime Dangerous Goods Code får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Sådana ämnen får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp som är nödvändigt för att tillgodose fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss är dock tillåtna.

#### *Toalettavfall*

**7 §** Toalettavfall får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Toalettavfall får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp av toalettavfall som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

**8 §** Utsläpp av toalettavfall får ske om:

1. utsläppet är nödvändigt för fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

2. utsläppet är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst för att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet.

*Fast avfall*

9 § Fast avfall får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Fast avfall får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp av fast avfall som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

10 § Utsläpp av fast avfall får ske om:

1. utsläppet är nödvändigt för fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss,

2. utsläpp är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst för att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet eller

3. utsläppet är en oavsiktlig förlust av syntetiska fisknät, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att hindra sådan förlust.

*Luftförorening*

11 § Inom Sveriges sjöterritorium får avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift inte förbrännas ombord på fartyg.

*Bemyndiganden*

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om under vilka förutsättningar förbränning av avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift får ske ombord på fartyg inom Sveriges ekonomiska zon och ombord på svenska fartyg utanför Sveriges ekonomiska zon.

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. under vilka förutsättningar utsläpp av olja eller oljehaltigt blandning får ske i havet eller andra vattenområden,

2. under vilka förutsättningar utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk får ske i havet eller andra vattenområden,

3. under vilka förutsättningar utsläpp av toalettavfall får ske i havet eller andra vattenområden och

4. under vilka förutsättningar utsläpp av fast avfall får ske i havet eller andra vattenområden.

**14 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt ska hanteras för att vattenföroreningar ska förebyggas eller begränsas.

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än de som anges i detta kapitel från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon och från svenska fartyg inom andra vattenområden.

**16 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i enskilda fall medge undantag från förbuden i detta kapitel. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

### **3 kap. Mottagning av avfall från fartyg m.m.**

#### *Olja*

**1 §** Anordningar för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten ska finnas på de platser inom svenskt territorium där

1. fartyg lastas med olja,
2. oljetankfartyg lastas med annat än olja,
3. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen lastas,
4. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras,
5. oljetankfartyg repareras eller
6. andra fartyg än oljetankfartyg repareras.

På de platser som avses i 1 och 5 ska även behandlingsanordning för behandling av oljehaltig barlast- eller tankspolvatten finnas.

Ansvarig för att det finns behövliga mottagningsanordningar och i förekommande fall behandlingsanordningar är i de fall som avses i första stycket 1 den som lastar ut olja, 2 avlastaren, 3 hamnens innehavare, 4 den som driver bunkringsverksamheten samt 5 och 6 den som driver reparationsverksamheten.

2 § Ett fartyg får inte lastas, repareras, eller, om fartyget får föra vatten i bränsletank, bunkras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagnings och behandlingsanordning om denne underlåter att omhänderta oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyget.

#### *Skadliga flytande ämnen i bulk*

3 § Anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande ämnen än olja ska finnas på de platser inom Sveriges territorium där

1. sådana ämnen lossas, om det efter lossningen från fartygens tankar finns kvar rester av dem, som inte får släppas ut från fartyg,

2. tankfartyg lastas, om det från tank som ska lastas måste avlägsnas barlastvatten eller tankspolvätska innehållande rester av skadliga flytande ämnen för att lastning ska kunna ske eller

3. tankfartyg som har använts för transport av sådana ämnen repareras, om barlastvatten eller tankspolvätska innehållande rester av skadliga flytande ämnen måste avlägsnas från fartyget för att reparation ska kunna utföras.

Ansvarig för att det finns behövliga mottagningsanordningar är i de fall som avses i första stycket 1 den som tar emot ämnena, 2 avlastaren och 3 den som driver reparationsverksamheten.

4 § Tankfartyg får inte

1. lastas hos den som svarar för att det finns behövlig mottagningsanordning som avses i 3 § första stycket 2, om denne inte från tank som ska lastas tar emot sådant barlastvatten eller sådan tankspolvätska innehållande lastrester av skadliga flytande ämnen som måste avlägsnas för att lastningen ska kunna ske, eller

2. repareras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagningsanordning som avses i 3 § första stycket 3, om denne inte tar emot sådant barlastvatten eller sådan tankspolvätska innehållande lastrester av skadliga flytande ämnen som måste avlägsnas från fartyget för att reparationen ska kunna utföras.

*Fast avfall och toalettavfall m.m.*

5 § Mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än sådant som avses i 1 och 3 §§, som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, ska finnas tillgängliga i alla hamnar i den utsträckning och med den kapacitet, som motsvarar behoven hos de fartyg, som normalt anlöper hamnen.

I de hamnar där hamnavgift eller motsvarande generell avgift tas ut för utnyttjande av hamnen ansvarar den som tar ut avgiften för att mottagningsanordningar finns och uppfyller de krav som ställs i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. I övriga hamnar ansvarar fastighetsägaren för att mottagningsanordningar finns och uppfyller dessa krav.

*Avlämning av avfall*

6 § Innan ett fartyg avgår från en svensk hamn ska det avlämna allt sådant avfall, som avses i 5 § och inte utgör lastrester, till en mottagningsanordning.

7 § Tankspolvätska från rengöring av fartygstank i enlighet med föreskrifter meddelade med stöd av 15 § ska avlämnas till en mottagningsanordning, som avses i 3 § första stycket 1, innan fartyget avgår.

*Avgifter*

8 § Någon avgift får inte tas ut vid anordning, som avses i 1, 3 eller 5 §§ för att ta emot och behandla avfall som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Vad nu har sagts hindrar inte att kostnaderna för verksamheten täcks genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

*Övriga bestämmelser*

9 § Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1, 3 och 5 §§ ska se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig förseening.

10 § Den som avser att avlämna sådant barlastvatten eller tankspolvätska, som avses i 1 eller 3 §, till mottagningsanordningar, ska lämna uppgifter om ämnen i vattnet eller vätskan som har betydelse för behandlingen.

Befälhavaren ska vidta de åtgärder ombord på fartyget som krävs för att avfall ska kunna lämnas utan onödig försening. I den mån sådana åtgärder omfattar fartygets maskineri med tillhörande anordningar åligger denna skyldighet den tekniske chefen.

#### *Bemyndiganden*

11 § Finner regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att anordningar för mottagning av förorenat barlastvatten och tankspolvätska behövs även på andra platser än vad som sägs i 1 § första stycket och 3 § första stycket, får regeringen eller den utsedda myndigheten meddela föreskrifter om detta samt föreskriva om vem som svarar för dessa anordningar.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det vid anordning för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som avses i 1 § första stycket 2–4 och 6 samt 3 § första stycket ska finnas anordning för behandling av det förorenade vattnet om det behövs med hänsyn till verksamhetens art eller omfattning.

13 § Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att en behandlingsanordning enligt 1 § andra stycket får användas även om den är belägen på en annan plats än där olja lastas eller oljetankfartyg repareras.

14 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar som avses i 1, 3 och 5 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från 1, 3 och 5 §§. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartygstank från vilken lossats skadliga flytande ämnen ska rengöras på angivet sätt.

**16 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om fartygs skyldighet enligt 6 § att lämna avfall.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från fartygs skyldighet att lämna avfall enligt 6 §. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet

1. att från fartyg lämna lastrester, i annat fall än som avses i 7 §, som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen till en mottagningsanordning,

2. att i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, utom i de avseenden som anges i 10 § första stycket,

3. att vidta åtgärder i samband med mottagandet och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg,

4. för den som ansvarar för att det ska finnas en mottagnings- eller behandlingsanordning enligt 1, 3 eller 5 §§ att upprätta avfallshanteringsplaner och

5. för den som ansvarar för att det ska finnas en mottagnings- eller behandlingsanordning enligt 1, 3 eller 5 §§ att rapportera fartyg som inte fullgjort sin skyldighet att lämna avfall enligt 6 § eller att lämnat lastrester i enlighet med föreskrifter meddelade med stöd av 1.

**18 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om lämnandet av sådan uppgifter som avses 10 § första stycket.

**19 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från förbudet i 8 § första stycket att ta ut avgifter. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

*Förelägganden beträffande anordningar för mottagning och behandling av avfall*

20 § Den myndighet som avses i 6 kap. 1 § får meddela de förelägganden som behövs i ett enskilt fall för att

1. en mottagnings- eller behandlingsanordning ska finnas enligt 1, 3 och 5 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 §,

2. en mottagnings- eller behandlingsanordning ska utformas och drivas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 14 §,

3. de skyldigheter som har föreskrivits med stöd av 17 § 3 ska fullgöras,

4. en avfallshanteringsplan ska upprättas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 17 § 4.

21 § Ett beslut om föreläggande enligt 20 § ska föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.

22 § Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får förenas med vite.

#### **4 kap. Fartygs konstruktion och certifikat**

*Konstruktion m.m.*

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa utsläpp av skadliga ämnen.

2 § Svenska fartyg får inte användas till sjöfart om de inte i fråga om konstruktion, utrustning och drift uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § eller som följer av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

Första stycket gäller även utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.



*Certifikat*

**3 §** Svenska fartyg ska ha följande certifikat som visar att de krav som ställs på fartygets konstruktion, utrustning och drift i föreskrifter meddelade med stöd av lagen är uppfyllda:

1. *internationellt oljeskyddscertifikat* enligt MARPOL 73/78 ska innehas av oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används på internationell resa.

2. *internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk* enligt MARPOL 73/78 ska innehas av kemikalietankfartyg som används på internationell resa och andra fartyg än kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk.

**4 §** Utländskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och annat utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ha ett internationellt oljeskyddscertifikat enligt MARPOL 73/78 eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Utländskt kemikalietankfartyg och annat utländskt fartyg, som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk ska inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ska ha ett internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL 73/78 eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

**5 §** Bestämmelser om besiktning och certifiering av påväxthindrande system på fartyg finns i förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartyg ska ha andra certifikat än de som avses i 3, 4 eller 5 §§ som visar att föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift, som har meddelats med stöd av lagen, är uppfyllda.

**7 §** Fartyg som inte har de certifikat och handlingar som nämns i 3–6 §§ får inte användas till sjöfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från förbudet i första stycket, om det på annat sätt visas att fartyg uppfyller före-

skrifterna i MARPOL 73/78 eller om det i övrigt föreligger särskilda skäl.

**8 §** Tankfartyg som avses i 3 och 4 § får bara transportera skadliga flytande ämnen som anges i fartygets internationella förorenings-skyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk.

**9 §** Ett svenskt fartygs certifikat som avses i 3–6 §§ ska förklaras ogiltigt, om

1. fartyget, dess utrustning eller driftförhållanden har ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan medföra påtaglig risk för förorening,
2. föreläggande som avses i 7 kap. 4 § andra stycket åsidosätts,
3. fartyget inte undergår föreskriven tillsynsförrättning eller
4. fartyget har upphört att vara svenskt.

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om certifikat som avses i 3 och 4 §§ samt om kontroll av certifikat.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar de föreskrifter som behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

**11 §** Certifikat utfärdas och ogiltigförklaras av den myndighet som regeringen utsett att utöva tillsyn över fartygs konstruktion, utrustning och drift enligt i 6 kap. 1 §.

## **5 kap. Dagböcker m.m.**

**1 §** På svenskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska befälhavaren föra oljedagbok. På oljetankfartyg som är mindre än nu sagts ska föras motsvarande anteckningar av mindre omfattning.

**2 §** På svenskt tankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk ska befälhavaren föra lastdagbok.

3 § På svenskt fartyg ska föras de övriga dagböcker och finnas de handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen, som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver.

På utländskt fartyg på svenskt sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon ska föras de dagböcker och finnas de handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver.

4 § Dagböcker och handlingar som avses i 1–3 §§ ska förvaras på sådant sätt att de är lätt tillgängliga för granskning. De ska i fråga om svenska fartyg på begäran hållas tillgängliga för polismyndigheter, Kustbevakningen, den tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 1 § och annan myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon i den mån regeringen föreskriver detta.

Inom en främmande stats sjöterritorium är befälhavare på svenskt fartyg skyldig att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar som avses i 1–3 §§.

5 § Regeringen eller den myndighet som regering bestämmer meddelar närmare föreskrifter om de dagböcker och handlingar som avses i 1–3 §§ samt om kontrollen av dessa.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från 1–3 §§. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

## 6 kap. Tillsyn

### *Tillsynsmyndighet*

1 § Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift och tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser i 3 kap. om mottagning av avfall från fartyg utövas av den myndighet regeringen bestämmer.

*Besiktning av fartyg*

2 § Vid besiktning ska fastställas om ett svenskt fartyg uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

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

Fartygets redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår föreskrivna besiktningar.

*Inspektion av fartyg*

4 § Vid en inspektion ska det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga förorening. Inspektionen får vidare gälla kontroll av efterlevnaden av 3 kap. 6 och 15 § samt föreskrifter meddelade med stöd av 3 kap. 17 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning.

5 § Fartyg ska inspekteras när tillsynsmyndigheten som avses i 1 § anser att det behövs.

Inspektion av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon får ske enligt vad som föreskrivs i 6 §.

6 § Om det har skett ett utsläpp av skadliga ämnen eller föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg under genomfart av Sveriges territorialhav eller som befinner sig inom Sveriges ekonomiska zon, får tillsynsmyndigheten inspektera fartyget om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån.

Inspektion enligt första stycket får även företas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

7 § I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 4 och 6 §§ eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter ska inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. samt till kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov, såvida

1. det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna, eller

2. innehållet i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Begränsningen i första stycket gäller inte vid ett utsläpp av skadliga ämnen eller om det föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån eller om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

#### *Tillsynsförrättningar*

8 § Den som verkställer en tillsynsförrättning som gäller ett fartyg eller biträder vid en sådan förrättning ska få tillträde till fartyget för att göra nödvändiga undersökningar och ta del av de handlingar i fråga om fartyget som finns ombord.

9 § Polismyndigheter, Tullverket och Kustbevakningen är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheten och lämna de upplysningar som denna behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter, som har meddelats med stöd av lagen och enligt förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

10 § Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon i sin tjänst har fått veta om enskildas affärs- eller driftförhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

#### *Anmälan om brott m.m.*

11 § Om tillsynsmyndigheten har anledning att anta att det har begåtts ett brott som avses i denna lag ska myndigheten skyndsamt anmäla detta till polismyndighet eller åklagare. Gäller misstanken ett förbjudet utsläpp ska också Kustbevakningen underrättas.

Om det har inletts en förundersökning om brott som avses i denna lag ska tillsynsmyndigheten på begäran bistå polismyndigheten, Kustbevakningen och åklagare vid undersökningen.

#### *Uppdrag till organisationer m.m.*

12 § Regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer får träffa avtal med en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om tillsyn i form av besiktning över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning. Om avtal sluts får detta på sätt som anges i 7 kap. 11 § andra stycket fartygssäkerhetslagen innehålla en begränsning av statens rätt till skadestånd från organisationen.

13 § Tillsynsmyndigheten får uppdra åt

1. svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige,

2. svenska eller utländska sakkunniga att biträda vid sådana förrättningar.

Ersättning åt sakkunniga som avses i denna paragraf betalas av redaren.

#### *Skyldigheter för redare m.fl.*

14 § Tillsynsmyndigheten får förelägga redare att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen och material, vars inlastning är förestående men som ännu inte kommit under redarens vård, har lastägaren den skyldighet som redaren har enligt första stycket.

En undersökning enligt denna paragraf ska bekostas av den som har förelagts att föranstalta om undersökningen eller tillhandahålla prov för den, om myndigheten inte beslutar att kostanden helt eller delvis ska ersättas av statsmedel.

**15 §** Om någon inte följer ett föreläggande enligt 15 § eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan uppmaning utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärden på dennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som beslutet är riktat till.

**16 §** Ett föreläggande enligt 14 § får förenas med vite.

#### *Bemyndiganden*

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om mottagning av avfall m.m. i 3 kap.

**18 §** Närmare föreskrifter om den tillsyn som avses i 2–7 §§ meddelas av regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer.

Regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från den begränsning som anges i 8 § under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

**19 §** Regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,
2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg, och
3. ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

## 7 kap. Förbud och förelägganden m.m.

### *Förbud mot trafik m.m.*

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva sådana begränsningar av eller förbud mot trafik i farvattnen inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som behövs för att förebygga förorening.

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

### *Rapportering*

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

1. att rapportera utsläpp av skadliga ämnen och händelser som innebär risk för förorening, och

2. att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa utsläpp av skadliga ämnen.

### *Förbud och förelägganden beträffande fartyg*

4 § Tillsynsmyndigheten får förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa, om det inte hålls tillgängligt för tillsyn.

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

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



Om något beslut om sådan åtgärd inte meddelas får myndigheten, när det gäller brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift, i stället meddela föreläggande att bristerna ska avhjälpas.

6 § Tillsynsmyndigheten får om fartyg har andra brister i sin konstruktion, utrustning eller drift än de, som avses i 5 §, meddela föreläggande att bristerna ska avhjälpas.

7 § Släpps olja eller något annat skadligt ämne ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Sådana förbud och förelägganden kan vara

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 ska följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget ska anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift eller
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

Ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

8 § Ett utländskt fartyg som befinner sig utanför svenskt inre vatten får förbjudas att fortsätta sin resa enligt 5 eller 7 § endast om utsläpp eller risk för utsläpp föreligger som en följd av en sjöolycka eller åtgärder i samband med en sådan olycka.

9 § Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i 10 kap. sjölagen (1994:1009), får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela

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

10 § Regeringen får meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får tillsynsmyndigheten även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/949.

11 § Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs i 3 kap. 6 och 15 §§ eller i föreskrifter meddelade med stöd av 3 kap. 17 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.

Om tillsynsmyndigheten har informerats om att ett fartyg har lämnat närmast föregående hamn utan att den skyldighet att lämna avfall som gäller där har fullgjorts och hamnen finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), ska myndigheten förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Fartyget ska inte tillåtas att lämna hamnen förrän det har kontrollerats om fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

12 § Beslut om föreläggande och förbud enligt 5, 7, 10 och 11 §§ första stycket om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 5 eller 7 § ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna ska vara vidtagna.

13 § Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 5, 7 och 9 §§ ska gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen

eller kvarhållandet som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska betalas av redaren eller fartygsägaren.

14 § I beslut enligt 5–7 och 11 §§ får vite sättas ut. Ett föreläggande eller förbud som förenas med vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

15 § Om den mot vilken ett förbud eller föreläggande enligt 5 eller 7 § riktas inte följer beslutet eller inte kan underrättas om det utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den av den som avses med beslutet.

16 § Den myndighet som med stöd av 5, 7, 9, 10 eller 11 §§ har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn ska, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 5 eller 7 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna ska, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

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

#### *Märkning av olja och tagande av oljeprov*

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

För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet eller den myndighet som får meddela beslut enligt 7 § ta oljeprov ombord på ett fartyg och för sådant ändamål avbryta fartygets resa, om det inte leder till någon väsentlig olägenhet.

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

## 8 kap. Vattenföroreningsavgift

1 § En särskild avgift (vattenföroreningsavgift) ska tas ut om det skett ett otillåtet utsläpp av olja från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon eller från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Regeringen får föreskriva om undantag från skyldigheten att betala vattenföroreningsavgift.

Vattenföroreningsavgiften tillfaller staten.

2 § Vattenföroreningsavgiften ska påföras den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare. Om ägaren visar att denne har saknat inflytande över fartygets drift får avgift dock inte påföras ägaren.

För vattenföroreningsavgift som delägarna i ett partrederi ska betala enligt första stycket, svarar de solidariskt.

3 § Vattenföroreningsavgiften ska bestämmas med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt följande tabell.

Med bruttodräktighet avses det bruttodräktighetstal som anges i det för fartyget gällande mätbrevet. Med prisbasbelopp avses det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gällde när utsläppet inträffade.

| Utsläppt oljemängd<br>i liter | Avgift i <i>prisbasbelopp</i> för fartyg med bruttodräktighet |              |                   |                      |
|-------------------------------|---|--------------|-------------------|----------------------|
|                               | Upp till och<br>med 3 000                                     | 3 001–15 000 | 15 001–<br>50 000 | 50 001 och<br>större |
| <i>mindre än 50</i>           | 1   | 1,5          | 2                 | 2,5                  |
| <i>50–1 000</i>               | 2   | 3            | 4                 | 5                    |
| <i>1 001–26 000</i>           | 2 samt 0,16   | 3 samt 0,24  | 4 samt 0,32       | 5 samt 0,4           |
|                               | <i>per påbörjat antal 1 000 liter utöver 1 000 liter</i>      |              |                   |                      |
| 26 001–101 000                | 6 samt 0,16   | 9 samt 0,24  | 12 samt 0,32      | 15 samt 0,48         |
|                               | <i>per påbörjat antal 1 000 liter utöver 26 000 liter</i>     |              |                   |                      |
| 101 001–501 000               | 18 samt 0,04  | 27 samt 0,06 | 36 samt 0,08      | 51 samt 0,12         |
|                               | <i>per påbörjat antal 1 000 liter utöver 101 000 liter</i>    |              |                   |                      |
| 501 001 och mer               | 34 samt 0,02  | 51 samt 0,03 | 68 samt 0,04      | 99 samt 0,06         |
|                               | <i>per påbörjat antal 1 000 liter utöver 501 000 liter</i>    |              |                   |                      |

4 § Om en vattenföroreningsavgift enligt 3 § med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskäligen, får den nedsättas eller efterges.

5 § Beslut i frågor om vattenföroreningsavgift meddelas av Kustbevakningen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

6 § Kan det skäligen antas att vattenföroreningsavgift ska tas ut, får Kustbevakningen eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela de förbud eller förelägganden beträffande fartyget som är nödvändiga för att säkra bevisning, såsom förbud mot fartygets avgång eller vidare resa eller föreläggande att fartyget ska anlöpa viss hamn.

En åtgärd enligt första stycket som riktas mot ett utländskt fartyg under genomfart av Sveriges territorialhav eller befinner sig inom Sveriges ekonomiska zon, får med anledning av ett förbjudet utsläpp i den ekonomiska zonen vidtas endast om:

1. det är klarlagt att det har skett ett utsläpp från fartyget och
2. detta utsläpp har medfört eller kan medföra betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon.

Finns det inte längre fog för en åtgärd enligt första stycket, ska åtgärden omedelbart hävas.

7 § Påförs någon som är ägare av fartyget eller lasten vattenföroreningsavgift, får Kustbevakningen samtidigt beträffande egendomen besluta sådant förbud eller föreläggande som avses i 6 § första stycket, om det behövs för att säkerställa statens anspråk på avgiften. Beslutet gäller längst till dess verkställighet sker.

Beslut enligt första stycket får meddelas även innan avgiftsärendet avgörs, om det finns sannolika skäl att avgift kommer att påföras någon som är ägare av fartyget eller lasten.

Ställs säkerhet för avgiftsskyldighetens fullgörande eller finns det i övrigt inte längre fog för ett beslut enligt första eller andra stycket, ska beslutet omedelbart hävas.

8 § Beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § gäller inte i något fall längre än fjorton dagar efter det att ett sådant beslut med anledning av utsläppet först meddelades rörande fartyget eller dess last.

9 § I fråga om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § gäller 7 kap. 7–10 §§ i tillämpliga delar.

10 § I avgiftsärenden hos myndighet som avses i 5 § är fartygets befälhavare behörig att på partens vägnar ta emot underrättelse enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223) och avge yttrande som avses i samma lagrum. Befälhavaren är på motsvarande sätt behörig att ta emot underrättelse om myndighetens beslut enligt 21 § nämnda lag och att överklaga beslutet.

## 9 kap. Överklagande m.m.

1 § Om ett beslut enligt 7 kap. 7 § första stycket 5, 6 eller 11 § har meddelats av någon annan myndighet än tillsynsmyndigheten, ska det genast underställas tillsynsmyndigheten för prövning.

Om ett beslut enligt 8 kap. 6 § har meddelats av någon annan än den myndighet som ska besluta om vattenföroreningsavgift, ska det genast underställas denna myndighet för prövning.

2 § Ett beslut enligt denna lag som inte ska underställas någon eller överklagas i särskild ordning får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

3 § Beslut om vattenföreningssavgift och om förbud eller föreläggande enligt 8 kap. 6 eller 7 § får överklagas hos den tingsrätt som är sjörättsdomstol i den ort där den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet har sitt säte.

4 § Beslut som ska underställas någon enligt denna lag får inte överklagas. Detsamma gäller beslut som meddelats inom tillsynsmyndigheten eller annan myndighet och som, enligt vad regeringen förordnar, ska underställas någon inom tillsynsmyndigheten liksom en myndighets beslut att vägra ta emot erbjuden säkerhet för vattenföreningssavgift.

5 § Beträffande talan vid domstol rörande beslut om påförande av vattenföreningssavgift gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om åtal för brott på vilket inte kan följa svårare straff än böter.

Första stycket tillämpas även beträffande talan vid domstol angående förbud eller föreläggande enligt 8 kap. 6 eller 7 §. I fråga om handläggningen vid tingsrätt gäller dock bestämmelserna i 52 kap. 2, 3 och 5–12 §§ rättegångsbalken i tillämpliga delar. De bestämmelser som avser hovrätt gäller därvid i stället tingsrätten.

Bestämmelserna i rättegångsbalken om kvarstad i brottmål gäller i tillämpliga delar i mål som avses i första stycket.

Allmän åklagare företräder staten i mål vid domstol rörande beslut som har överklagats enligt 3 §.

6 § Myndighets beslut och domstols dom varigenom vattenföreningssavgift påförs får verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställigheten gäller i övrigt vad som föreskrivs i utsökningsbalken om allmänt mål. Utmätt egendom får dock inte säljas utan gäldenärens samtycke, förrän beslutet eller domen har vunnit laga kraft.

Andra beslut i frågor som avses i 1–8 kap. gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som ska underställas tillsynsmyndighet eller annan myndighet kan myndigheterna förordna att beslutet tills vidare inte ska gälla.

7 § En påförd vattenföreningssavgift bortfaller i den mån verkställighet inte har skett inom tio år från det att beslutet vann laga kraft.

## 10 kap. Ansvar m.m.

1 § Till böter eller fängelse i högst två år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. förbud som gäller enligt 2 kap. 1, 4, 6, 7, 9 eller 11 § om inte gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken.

2. en föreskrift om förbud mot att släppa ut skadliga ämnen som meddelats av regeringen med stöd av 2 kap. 12 och 15 §§.

2 § Till böter eller fängelse i högst två år döms befälhavaren, om han eller hon med uppsåt eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte ska ske i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Om befälhavaren har delegerat ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadliga ämnen till ett annat befäl eller om ett visst befäl har sådant ansvar till följd av tjänstens beskaffenhet, gäller vad som nu har sagts i motsvarande mån det befälet.

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

1. en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läktring av skadliga ämnen som har meddelats av regeringen med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 eller 7 §,

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 9 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 10 §, eller

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som i strid med 3 kap. 6 eller 7 § med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att avlämna avfall eller tankspolvätska till mottagningsanordning innan fartyget avgår från hamn.

2. en befälhavare som med uppsåt eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med 4 kap. 2, 7 eller 8 §,



3. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot 5 kap. 1 eller 2 § om skyldighet att föra dagbok

4. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om hantering av skadliga ämnen som meddelats av regeringen med stöd av 2 kap. 14 §

5. den som med uppsåt bryter mot 5 kap. 4 § om skyldighet att hålla dagbok och andra handlingar tillgängliga, eller

6. ett fartygs redare eller ägare som med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår sådan besiktning som anges i 6 kap. 3 §.

### 5 § Till böter döms

1. den som med uppsåt bryter mot förbudet att ta ut avgift för mottagning, behandling eller annan hantering av avfall enligt 3 kap. 8 §,

2. den som med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att lämna sådana uppgifter som avses i 3 kap. 10 § eller bryter mot ett förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet enligt 3 kap. 2 eller 4 §

3. den som med uppsåt lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att få ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

4. en befälhavare som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om märkning av olja som har meddelats med stöd av 7 kap. 17 § första stycket

5. den som med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att i förväg anmäla avlämning av avfall enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § 2.

6. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läktring av skadliga ämnen som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

7. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om hantering av skadliga ämnen som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 14 §

8. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att rapportera utsläpp och andra händelser eller att lämna uppgifter som har beslutats med stöd av 7 kap. 3 §,

9. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om förbud mot att släppa ut skadliga ämnen som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 15 §,

10. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om förbud mot förbränning av avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 12 §,

11. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 6 §.

6 § 1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid med ett förbud som gäller enligt 2 kap. 1, 4, 6, 7, 9 och 11 §§,

2. åsidosätts en föreskrift som meddelats med stöd av 2 kap. 14 §,

3. används ett fartyg i strid med 4 kap. 2,7 eller 8 §,

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

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

6. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 9 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 10 §,

5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 17 § första stycket, eller

6. används ett fartyg i strid med ett beslut som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, 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 § Om en gärning avses i 1-5 § är att anse som ringa, döms inte till ansvar.

8 § Bryter någon mot ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 5–7 §§, som har förenats med vite, ska denne inte dömas till ansvar.

9 § Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 15 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller enligt 21 kap. 1, 2 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

Om ett brott som avses i denna lag har begåtts på ett svenskt fartyg utanför svenskt sjöterritorium får åtal för brottet väckas även vid den domstol vars domkrets ligger närmast den plats där brottet förövades.

Om ett brott som avses i denna lag har begåtts på ett utländskt fartyg utanför svensk hamn får åtal för brottet väckas även vid den domstol vars domkrets omfattar eller ligger närmast den plats där brottet förövades.

**10 §** Om brott enligt denna lag som har begåtts utanför svenskt inre vatten på ett fartyg som är registrerat i en främmande stat finns särskilda bestämmelser i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.

**11 §** Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg inom en annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om

1. överträdelsen har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon, och

2. fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.

Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.

Det som anges i första–tredje styckena gäller också om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

**12 §** Åtal för ett brott som avses i 10 § får väckas endast

1. om brottet avser ett förbjudet utsläpp och detta har medfört betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, eller

2. om den stat där fartyget är registrerat inte inom sex månader från det att staten underrättats om brottet har inlett rättsliga förfaranden som syftar till att ådöma straff för gärningen, eller

3. om den stat där fartyget är registrerat vid upprepade tillfällen har underlåtit att iaktta sina skyldigheter att vidta åtgärder med anledning av överträdelser begångna på dess fartyg.

Att åtal för brott som avses i första stycket i vissa fall får väckas endast efter förordnande av regeringen eller den myndighet som regeringen bemyndigat följer av 2 kap. 5 § brottsbalken.

13 § Det som anges i 23 kap. 4 § brottsbalken om anstiftan och medhjälp till brott skall gälla i fråga om en gärning som är straffbelagd enligt denna lag även om fängelse inte kan dömas ut för gärningen på grund av bestämmelserna i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.

#### *Skadestånd*

14 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 3 kap. 9 eller 10 § orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg ska ersätta den skada som förseningen orsakar den som tar emot eller lämnar avfallet.

Ersättningen får sättas ned efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av det fel eller den försummelse som orsakat skadan, skadans storlek och omständigheterna i övrigt.

I fråga om redares ansvar för skada som befälhavare eller besättningsmedlem orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten och om redares rätt till återkrav finns bestämmelser i 7 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). Om skadan har vållats av en arbetstagare i tjänsten gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

### **11 kap. Förundersökningen (Enligt befogenhetsutredningens förslag)**

#### *Ingripanden mot utländska fartyg*

1 § Beslut om att hålla förhör enligt 23 kap. eller om att använda tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken ombord på ett utländskt fartyg som befinner sig utanför svenskt inre vatten ska meddelas av åklagaren eller rätten.

Vid fara i dröjsmål får en tjänsteman vid Kustbevakningen eller en polisman befogenhet att vidta åtgärd enligt första stycket, om

åtgärden är sådan att en kustbevakningstjänsteman eller en polisman annars får besluta om den enligt detta kapitel eller enligt rättegångsbalken eller lagen (2013:000) om Kustbevakningens rättsliga befogenheter.

Åtgärden ska skyndsamt anmälas till åklagaren, som omedelbart ska pröva frågan om åtgärder beträffande fartyget.

**2 §** Ombord på ett utländskt fartyg som är under genomfart av Sveriges territorialhav får åtgärder som avses i 1 § vidtas endast om det finns grundad anledning att anta att fartyget i Sveriges territorialhav har överträtt bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller att det på fartyget i svenskt inre vatten har begåtts ett brott som avses i 10 kap. 3 eller 4 §.

Om utsläpp har skett från ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon, gäller i fråga om rätt att vidta åtgärder vad som föreskrivs i 3 och 4 §§.

**3 §** Ombord på ett utländskt fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon får åtgärder som avses i 1 § vidtas med anledning av ett utsläpp i den ekonomiska zonen endast

1. om det är klarlagt att det har skett ett förbjudet utsläpp från fartyget, och

2. detta utsläpp har medfört eller kan medföra betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar inom Sveriges sjöterritorium eller i Sveriges ekonomiska zon.

Trots bestämmelserna i första stycket får förhör enligt 23 kap., beslag enligt 27 kap. i form av oljeprov eller husrannsakan enligt 28 kap. 1 § rättegångsbalken genomföras om det finns grundad anledning att anta att det har skett ett förbjudet utsläpp från fartyget i den ekonomiska zonen och

1. utsläppet har medfört eller kan medföra betydande förorening av den marina miljön, och

2. fartygets befälhavare har vägrat att lämna uppgifter om fartygets identitet och registreringshamn, senaste och nästa anlöpningshamn eller annan relevant information som har begärts, eller har lämnat uppgifter som uppenbarligen inte överensstämmer med verkliga förhållanden, och

3. ett ingripande mot fartyget är påkallat av omständigheterna i övrigt.

4 § Åtgärder som avses i 1 § får, utöver vad som anges i 2 och 3 §§, vidtas mot ett utländskt fartyg som befinner sig utanför Sveriges sjöterritorium om de förutsättningar som anges i 2 eller 3 § föreligger och fartyget har blivit föremål för omedelbart förföljande. Rätten till omedelbart förföljande upphör när fartyget kommer in på en annan stats territorialhav.

5 § I fråga om ett utländskt fartyg som har sådant certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar utfärdade av behöriga utländska myndigheter och som medför handlingar som avses i 5 kap. 1 § ska dessa handlingar granskas innan andra utredningsåtgärder vidtas. När handlingarna har granskats får en åtgärd som avses i 1 § vidtas endast om granskningen av handlingarna inte är tillräcklig för att bekräfta en misstanke om att det på fartyget har begåtts ett brott mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag. Detta gäller även om gärningen föranleder ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

#### *Kvarhållande av fartyg, m.m.*

6 § En tjänsteman vid Kustbevakningen eller en polisman får stoppa ett fartyg och hålla kvar det under den tid som behövs för att hålla förhör enligt 23 kap. rättegångsbalken eller använda ett tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken.

Om det uppenbart behövs för att åtgärden ska kunna vidtas får fartyget även föras in till hamn.

Hålls ett fartyg kvar av skäl som anges i 3 § andra stycket får fartyget föras in till hamn endast om det uppenbart behövs för att en husrannsakan ska kunna genomföras. Fartyget ska därefter omedelbart tillåtas att avgå, om det inte efter husrannsakan finns förutsättningar enligt 3 § första stycket att vidta någon ytterligare åtgärd.

Finns det inte längre fog för en åtgärd ska den omedelbart hävas.

#### *Rapportering till flaggstaten*

7 § Om en åtgärd avseende ett utländskt fartyg har vidtagits med stöd av detta kapitel ska konsuln eller den närmaste diplomatiska representanten för den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten)

genast underrättas om åtgärden och omständigheterna kring denna. Sådan underrättelse ska, när så är möjligt, även lämnas till sjöfartsmyndigheten i samma stat.

Väcks åtal för brott mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och har brottet begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon ska flaggstaten underrättas om åtalet på det sätt som anges i första stycket. Detta gäller även om gärningen föranleder ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

**8 §** Har en förundersökning inletts om brott mot en bestämmelse om förbud mot utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen och kan det skäligen befaras att brottet har begåtts på ett fartyg registrerat i en främmande stat, ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer pröva om den staten ska upplysas om överträdelserna och tillställas utredningen i syfte att lagföringen i stället ska ske där (flaggstatsrapport).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flaggstatsrapport vid otillåtna utsläpp av skadliga ämnen och om flaggstatsrapport i fråga om brott mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag. Detta gäller även om gärningen föranleder ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 jan 2013 då lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg upphör att gälla.

2. Utsläpp av olja från ett fritidsfartyg med tvåtaktsmotor tillverkad före den 1 januari 2007 omfattas inte av 2 kap. 1 § lagen förrän den dag regeringen så bestämmer.

## **Förslag till förordning om åtgärder mot förorening från fartyg**

Härigenom föreskrivs följande.

### **1 kap. Inledande bestämmelser**

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg.

2 § Transportstyrelsen klassificerar provisoriskt ämnen som skadliga flytande ämnen av kategori X, Y eller Z på det sätt som anges i 1 kap. 7 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg.

3 § Fritidsfartyg ska inte påföras vattenföroreningsavgift.

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

1 § Transportstyrelsen får enligt 2 kap. 12 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om under vilka förutsättningar förbränning av ämnen som det är förbjudet att släppa ut får ske inom Sveriges ekonomiska zon och av svenskt fartyg utanför Sveriges ekonomiska zon.

2 § Transportstyrelsen får enligt 2 kap. 13 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om

1. under vilka förutsättningar utsläpp av olja eller oljehaltigt blandning får ske i havet eller andra vattenområden,

2. under vilka förutsättningar utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk får ske i havet eller andra vattenområden,

3. under vilka förutsättningar utsläpp av toalettavfall får ske i havet eller andra vattenområden och

4. under vilka förutsättningar utsläpp av fast avfall får ske i havet eller andra vattenområden.

3 § Transportstyrelsen får enligt 2 kap. 14 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om hur skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i



fraktcontainrar eller på liknande sätt ska hanteras för att vattenföroreningar ska förebyggas eller begränsas.

**4 §** Transportstyrelsen får enligt 2 kap. 15 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än de som anges i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon och från svenska fartyg inom andra vattenområden.

**5 §** Transportstyrelsen får i enskilda fall medge sådana undantag som avses i 2 kap. 16 § (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg.

### **3 kap. Avlämning och mottagning av avfall från fartyg**

**1 §** Utan hinder av 3 kap. 8 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg får innehavare av hamn, i fall som avses i 3 kap. 3 § första stycket 2 lagen, ta ut avgift av fartygets avlastare för mottagning eller behandling av förorenat barlast- eller tankspolvatten, om inte avlastaren gentemot innehavaren har åtagit sig att ombesörja mottagningen eller behandlingen.

**2 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 11 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om att anordningar för mottagning av förorenat barlast- och tankspolvatten ska finnas även på andra platser än vad som sägs i 3 kap. 1 § första stycket och 3 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om vem som svarar för dessa anordningar.

**3 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 12 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om att det vid anordningar för mottagning och behandling av förorenat barlast- eller tankspolvatten ska finnas anordning för behandling av det förorenade vattnet om det behövs med hänsyn till verksamhetens art eller omfattning.

**4 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 13 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg, om det finns särskilda skäl,

medge att en behandlingsanordning enligt 3 kap.1 § andra stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg får användas även om den är belägen på en annan plats än där olja lastas eller oljetankfartyg repareras.

**5 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 14 § första stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar som avses i 3 kap. 1, 3 och 5 §§ lagen.

Transportstyrelsen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från 3 kap. 1, 3 och 5 §§ lagen. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

**6 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 15 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om att fartygstank från vilken lossats skadliga flytande ämnen ska rengöras på angivet sätt.

**7 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 16 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om fartygs skyldighet att lämna avfall till en mottagningsanordningen innan fartyget avgår från hamn.

Transportstyrelsen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från 3 kap. 6 § lagen. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas

**8 §** Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 17 § 1–3 och 5 lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om skyldighet

- att från fartyg lämna lastrester, i annat fall än som avses i 3 kap. 7 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen till en mottagningsanordning,

- att i förväg anmäla avlämning av avfall till en mottagningsanordning utom i de avseenden som avses i 3 kap. 10 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg,

- att vidta åtgärder i samband med mottagandet och hantering av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg, och

- att rapportera fartyg som inte fullgjort sin skyldighet att lämna avfall eller lastrester.

9 § Om tillstånds- och anmälningsplikt i fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar finns bestämmelser i 9 kap. miljöbalken och förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

10 § Den som ansvarar för en mottagningsanordning ska efter samråd med kommunen upprätta en avfallshanteringsplan. Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 17 § 4 lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela närmare föreskrifter om sådana planer.

11 § Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 18 § lagen om (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om lämnande av sådana uppgifter som anges i 3 kap. 10 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

12 § Transportstyrelsen får enligt 3 kap. 19 § lagen (2012:000) meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förbudet i 3 kap. 8 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg att ta ut avgifter. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

#### **4 kap. Fartygs konstruktion m.m.**

1 § Transportstyrelsen får enligt 4 kap. 1 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift. Sådana bestämmelser finns även i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

2 § Transportstyrelsen får enligt 4 kap. 6 § lagen(2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter att fartyg och ska ha andra certifikat än de som avses i 4 kap. 3, 4 eller 5 §§ lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som visar att föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift, som har meddelats med stöd av lagen, är uppfyllda.

3 § Transportstyrelsen får enligt 4 kap. 10 § första stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela före-

skrifter om certifikat som avses i 4 kap. 3 och 4 §§ lagen och om kontroll av certifikat.

**4 §** Föreskrifter som behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg meddelas av Transportstyrelsen.

**5 §** Transportstyrelsen ska lämna Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sådana uppgifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift som enligt MARPOL 73/78 eller 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg ska lämnas av administrationen.

**6 §** Transportstyrelsen får enligt 4 kap. 7 § andra stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förbudet i 4 kap. 7 § första stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg om det på annat sätt visas att fartyg uppfyller föreskrifterna i MARPOL 73/78 eller om det i övrigt föreligger särskilda skäl.

## **5 kap. Dagböcker m.m.**

**1 §** Oljedagboken och lastdagboken ska bevaras i minst tre år efter dagen för den senaste anteckningen. Under denna tid ska de förvaras på fartyget eller hos den som var fartygets redare eller ägare vid tiden för den senaste anteckningen. Förordning (1987:53).

**2 §** Transportstyrelsen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela närmare föreskrifter om sådana dagböcker och anteckningar som avses i 5 kap. 1–2 §§ lagen om åtgärder mot förorening från fartyg samt om kontrollen av dessa.

**3 §** Transportstyrelsen får enligt 5 kap. 3 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om andra dagböcker och handlingar som gäller hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg än de som avses i 5 kap. 1–2 §§ om åtgärder mot förorening från fartyg samt om kontrollen av dessa. Förordning (2008:1127).

4 § Transportstyrelsen får enligt 5 kap. 6 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från 5 kap. 1 och 2 §§ lagen. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

## 6 kap. Tillsyn

1 § Tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § och över efterlevnaden av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg utövas av Transportstyrelsen. I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och används för annat ändamål än att befordra gods eller passagerare i allmän trafik utövas dock tillsynen av den myndighet under vars förvaltning fartyget står.

2 § Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 12 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg träffa avtal med en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om undersökning av svenska fartyg och utrustning eller utfärdande av certifikat för svenska fartyg.

Transportstyrelsen ska i styrelsens författningssamling tillkännage med vilka organisationer som avtal har träffats.

3 § Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 18 § första stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om den tillsyn som avses i 6 kap. 2–7 §§ lagen.

Transportstyrelsen får även enligt 6 kap. 18 § andra stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om sådana undantag som avses nämnda bestämmelse.

4 § Besiktning av fartyg ska i den mån det är möjligt utföras i samband med att fartygen genomgår tillsynsförrättningar enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364).

5 § Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 19 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,
2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg, och

3. ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**6 §** Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om mottagning av avfall m.m. i 3 kap. lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg och föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser utövas av Transportstyrelsen. Detta gäller dock inte i fråga om sådana mottagnings- och behandlingsanordningar som uteslutande används av örlogsfartyg.

Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 17 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna om mottagning av avfall m.m. i 3 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

**9 §** Transportstyrelsen får till den behöriga myndigheten i en stat som har anslutit sig till 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg överlämna en begäran om att den myndigheten ska utföra en besiktning av ett svenskt fartyg och utfärda ett intyg enligt nämnda konvention. Om en sådan begäran överlämnas ska vad som anges i bilaga 4, regel 3 och 4 i konventionen gälla.

## **7 kap. Förbud och förelägganden m.m.**

**1 §** Transportstyrelsen får enligt i 7 kap. 1 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som behövs för att förebygga förorening.

Transportstyrelsen får enligt 7 kap. 2 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg meddela föreskrifter om läktring av skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som behövs för att förebygga förorening. Föreskrifterna får avse förbud mot läktring inom vissa områden.

**2 §** Transportstyrelsen får enligt 7 kap. 3 § lagen (2012:000) om åtgärder mot skyldighet meddela föreskrifter om skyldighet.

1. att rapportera utsläpp av skadliga ämnen och händelser som innebär risk för förorening, och

2. att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa utsläpp av skadliga ämnen.

**3 §** Beslut enligt 7 kap. 5–7 §§ lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelas av Transportstyrelsen.

Beslut enligt 7 kap. 5 eller 7 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas av Kustbevakningen, om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa föroreningar. Förordning (2008:1127).

**4 §** Vid tillämpningen av 7 kap. 7 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska, i de fall som avses i artikel I punkt 1 i 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja (ingreppskonventionen) och i artikel I i 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja (ingreppsprotokollet), artiklarna I punkt 2, II, III och V i ingreppskonventionen iakttas.

Genom Utrikesdepartementets försorg sker samråd som avses i artikel III a) i ingreppskonventionen. Detsamma gäller underrättelser enligt artikel III f) till andra mottagare än fysiska och juridiska personer. Transportstyrelsen ska lämna underrättelser enligt artikel III b) i konventionen och sådana underrättelser enligt artikel III f) som är ställda till fysiska eller juridiska personer. Transportstyrelsen beslutar om samråd enligt artikel III c) i konventionen. Förordning (2008:1127).

**5 §** Transportstyrelsen meddelar förbud enligt 7 kap. 9 och 11 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Kustbevakningen får meddela ett förbud enligt 7 kap. 9 och 11 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder. Förordning (2008:1127).

**6 §** Ett beslut enligt 7 kap. 5–7, 9 eller 11 § lagen (2012:00) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt 9 § denna förordning ska genast tillställas befälhavaren och fartygets redare eller ägare.

En skriftlig underrättelse om omständigheterna kring ett sådant ingripande mot ett utländskt fartyg ska genast lämnas till konsuln eller den närmaste diplomatische representanten för den stat där fartyget är registrerat.

När ett beslut har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket 1 eller 4, eller 7 § 1, 2, 5 eller 7 lagen om åtgärder mot för-

orening från fartyg ska den beslutande myndigheten även underrätta berörda hamnar. Förordning (2003:441).

#### 7 § Transportstyrelsen ska underrätta

1. berörda svenska myndigheter och svenska hamnar om förbud för ett fartyg att anlöpa hamn enligt 9 eller 10 § och om när ett sådant förbud har upphört att gälla,

2. berörda svenska myndigheter, den behöriga myndigheten i flaggstaten och de behöriga myndigheterna i övriga stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) om ett förbud för ett fartyg att anlöpa hamn enligt 9 eller 10 § och om skälen för förbudet,

3. den behöriga myndigheten i den stat där reparationsvarvet är beläget om sådant villkor som avses i 9 § första stycket 2,

4. den behöriga myndigheten i den stat som har anvisat ett fartyg till ett reparationsvarv i Sverige eller som har anvisat ett svenskt fartyg till ett reparationsvarv i en stat inom EES om de åtgärder som har vidtagits i Sverige, och

5. den behöriga myndigheten i den stat i vars hamn ett svenskt fartyg befinner sig om Transportstyrelsen fått uppgift om att fartygets påväxthindrande system inte uppfyller vad som krävs enligt den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg. Förordning (2010:1364).

8 § Transportstyrelsen meddelar föreskrifter som avses i 7 kap. 17 § första stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg om sådan märkning av olja ombord på fartyg som behövs för att det ska kunna fastställas varifrån förorenande olja har kommit.

9 § Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, om

1. fartyget lämnar en hamn i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 eller 7 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,

2. fartyget av tillsynsmyndigheten har tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet, eller

3. fartyget inte uppfyller de krav i fråga om påväxthindrande system som finns i förordning (EG) nr 782/2003 om tennorganiska föreningar på fartyg.



Vad som sagts i första stycket gäller i samma utsträckning om motsvarande beslut har fattats av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i en annan stat som har undertecknat Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU).

**10 §** Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om fartyget är upptaget i ett register som omfattas av den svarta lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och det under de senaste 36 månaderna har fattats beslut om minst tre förbud för fartygets resa eller mot användning i reguljär trafik enligt 6 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Samma sak gäller om fartyget är upptaget i ett register som omfattas av den grå lista som publiceras i den årliga Paris MOU-rapporten och minst tre sådana förbud har fattats under de senaste 24 månaderna.

Förbudet mot tillträde enligt första stycket ska börja gälla så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det hölls kvar för tredje gången och där tillträdesförbudet utfärdades.

Transportstyrelsen ska också förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om fartyget har vägrats tillträde till hamn vid två tillfällen tidigare och det därefter fattas beslut om förbud för fartygets resa enligt 6 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen. Förordning (2010:1364).

**11 §** Ett förbud som har meddelats med stöd av 9 § första stycket 1 eller 2 ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp.

Ett förbud som har meddelats med stöd av 9 § första stycket 3 ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som avses i 6 kap. 1 § att bristen är avhjälp.

Ett förbud som har meddelats enligt 10 § ska bestå till dess att den myndighet som har utfärdat förbudet häver det i enlighet med artikel 16.2 och 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Förordning (2010:1364).

**12 §** Transportstyrelsen får, trots vad som anges i 9 §, tillåta ett fartyg att anlöpa en anvisad hamn

1. om nöd eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt,
2. för att minska risken för föroreningar, eller

3. för att fartygets brister ska avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder har vidtagits för att garantera ett säkert anlop till hamnen. Förordning (2008:1127).

**13 §** Fartygets ägare eller redare ska ersätta kostnader som uppstår för en tillsynsmyndighet i samband med kvarhållande av ett fartyg enligt lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Förordning (2010:1364).

## **8 kap. Överklagande m. m.**

**1 §** Polismyndigheten meddelar beslut om vattenföroreningsavgift när avgiften ska påföras i anledning av utsläpp från fartyg som förvaltas av Kustbevakningen.

**2 §** Beslut enligt 9 kap. 1 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg ska underställas behörig befattningshavare hos den myndighet som ska fatta beslut.

**3 §** Ett beslut enligt 7 kap. 5 § första stycket, 6 eller 9 §, 10 § andra stycket eller 11 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt 7 kap. 8 § denna förordning som har meddelats inom Transportstyrelsen av någon annan än sådan befattningshavare som anges i 8 kap. 1 § ska genast underställas denne.

**4 §** Beslut enligt 8 kap. 8 § första stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas av Transportstyrelsen, om Kustbevakningens beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att säkra bevisning.

**5 §** Myndighets beslut varigenom någon har påförts vattenföroreningsavgift ska delges fartygets befälhavare samt, om det är möjligt, den beslutet avser.

Beslutat förbud eller föreläggande med stöd av 8 kap. 6 § första stycket eller 7 § första stycket lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg, ska myndigheten vidta sådana åtgärder som anges i 7 kap. 6 § denna förordning.

## 9 kap. Övrigt

1 § Lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg är tillämplig på svenska statsfartyg som används i icke-kommersiellt syfte. Svenska örlogsfartyg undantas dock från tillämpningen av 4–6 kap. och 7 kap. 5–17 §§ lagen.

I fråga om örlogsfartyg meddelar Försvarmakten i stället för Transportstyrelsen

1. föreskrifter som anges i 2 kap. denna förordning, och
2. beslut i frågor som anges i 2 kap. 5 §.

I fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar som utslutande används av örlogsfartyg meddelar Försvarmakten i stället för Transportstyrelsen beslut i frågor som anges i 3 kap. förordning.

2 § Innan Transportstyrelsen fattar beslut med stöd av denna förordning ska den höra

1. Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten, i fråga om

a) föreskrifter som meddelas med stöd av 2 kap., 3 kap. och 4 kap. 1 §,

b) medgivande som lämnas med stöd av 3 kap. 5 § andra stycket, och

2. Kustbevakningen och Rikspolisstyrelsen, i fråga om

a) föreskrifter som meddelas med stöd av 5 kap. 3 §, och

b) föreskrifter om undantag med stöd av 5 kap. 4 §,

3. Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket samt, om det behövs med hänsyn till ärendets beskaffenhet, Försvarmakten, i fråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 7 kap. 1 §,

4. Försvarmakten, Kustbevakningen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket i fråga om föreskrifter enligt 7 kap. 3 § 1 lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg som meddelas med stöd av 7 kap. 2 §,

5. Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket, i fråga om föreskrifter enligt 7 kap. 3 § 2 lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som meddelas med stöd av 7 kap. 2 §,

6. Kustbevakningen, Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten, i fråga om

a) beslut om samråd som avses i 7 kap. 4 § andra stycket,

b) föreskrifter som avses i 7 kap. 8 §, och

7. Försvarsmakten i fråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 3 kap. 5, 8 och 10 §§ eller föreskrifter om undantag som meddelas med stöd av 5 kap 4 §, om det behövs med hänsyn till ärendets beskaffenhet.

**3 §** Beslut som meddelas av Försvarsmakten med stöd av denna förordning ska meddelas efter samråd med Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten.

**4 §** När föreskrifter meddelas och undantag medges med stöd av denna förordning ska i tillämpliga delar iakttas

1. sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige, och

2. i den mån regeringen så förordnar, andra bestämmelser i internationella överenskommelser.

**5 §** Andra föreskrifter som meddelas med stöd av lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg eller denna förordning än sådana som meddelas av Försvarsmakten ska tas in i publikationen Underrättelser för sjöfarande.

**6 §** Underrättelser enligt 11 kap. 7 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg ska lämnas av förundersökningsledaren.

**7 §** Om en förundersökning har inletts angående ett brott mot en bestämmelse om förbud mot utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen och kan det skäligen befaras att brottet har begåtts på ett utländskt fartyg, ska förundersökningsledaren anmäla ärendet till Riksåklagaren. Riksåklagaren beslutar om den stat där fartyget är registrerat ska tillställas utredningen i syfte att lagföringen i stället ska ske där (flaggstatsrapport).

Riksåklagaren meddelar närmare föreskrifter om sådan flaggstatsrapport som avses i denna paragraf.

**8 §** En flaggstatsrapport enligt 7 § ska sändas till Justitiedepartementet som vidarebefordrar handlingarna till den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat.

Om handlingar som ska sändas till en främmande stat behöver översättas ombesörjs detta av Justitiedepartementet.

9 § Om en förundersökning angående något annat brott enligt lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg ombord på ett utländskt fartyg än ett otillåtet utsläpp har lagts ned ska förundersökningsledaren anmäla ärendet till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen beslutar om den stat där fartyget är registrerat ska tillställas utredningen i syfte att lagföring ska ske där (flaggstatsrapport).

Om handlingar som ska skickas till en främmande stat behöver översättas ombesörjs detta av Transportstyrelsen, som därefter vidarebefordrar handlingarna till den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat.

Transportstyrelsen meddelar närmare föreskrifter i fråga om sådan flaggstatsrapport som avses i denna paragraf.

10 § En flaggstatsrapport enligt 7 eller 9 § ska innehålla en begäran om att den stat där fartyget är registrerat ska återrapportera vilka åtgärder som vidtas med anledning av flaggstatsrapporten. Den ska dessutom innehålla en begäran om återrapportering efter sex månader även om några åtgärder då inte har vidtagits.

11 § Om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller annars är skyldigt att följa, får en flaggstatsrapport eller annan underrättelse till följd av ett brott enligt lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg utan hinder av 33 § personuppgiftslagen (1998:204) sändas till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation.

12 § Rättsliga och andra åtgärder som har vidtagits av en annan myndighet än Kustbevakningen med anledning av ett förbjudet utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen från ett fartyg inom svenskt sjöterritorium eller svensk ekonomisk zon ska anmälas till Kustbevakningen.

13 § En flaggstatsrapport som överlämnas till Sverige från en annan stat med anledning av ett brott begånget på ett svenskt fartyg ska sändas via Justitiedepartementet till Riksåklagaren, som prövar vilka vidare åtgärder som ska vidtas. Justitiedepartementet underlämnar även Transportstyrelsen om flaggstatsrapporten.

Åklagaren ska underrätta Transportstyrelsen om åtal väcks och översända en kopia av domen eller beslutet när målet slutligt har avgjorts.

14 § Transportstyrelsen är behörig myndighet att pröva sådana frågor och fullgöra sådana uppgifter som åligger en medlemsstat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/941.

15 § Kustbevakningen utses till kontaktpunkt att fullgöra sådant utbyte av information som åligger en medlemsstat enligt artikel 9 i rådets rambeslut 2005/667/RIF av den 12 juli 2005 om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg.

# 1 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Härigenom föreskrivs att 2 a § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

I stället för vad som sägs i 2 § gäller 11 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i fråga om Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemäns befogenheter att vidta åtgärder vid misstanke om brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller förorening från fartyg.

2 a §<sup>1</sup>

I stället för vad som sägs i 2 § gäller 11 kap. lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg i fråga om Kustbevakningens och kustbevakningstjänstemäns befogenheter att vidta åtgärder vid misstanke om brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller förorening från fartyg.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:1281.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 §<sup>2</sup>

Till skydd för den marina miljön finns det också bestämmelser om

1. särskilda skyddade naturområden i 7 kap. 27–30 och 32 §§ miljöbalken,

2. dumpning i 15 kap. 31–33 §§ miljöbalken,

3. föroreningar från fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, och 3. föroreningar från fartyg i lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg, och

4. hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment från sådant vatten i barlastvattenlagen (2009:1165).

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:1167.



### 3 Förslag till Lag om ändring i Sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 5 kap.

##### 1 §<sup>3</sup>

Ett partrederi föreligger om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg. Anmälan om ett partrederiavtal får göras hos registermyndigheten, som *skall* anteckna anmälningen i den registerdel där fartyget är infört eller, om det inte är registrerat, genast kungöra den. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet efter det att rederiavtalet har anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget om han inte har åtagit sig större ansvarighet. För tidigare uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket

Ett partrederi föreligger om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg. Anmälan om ett partrederiavtal får göras hos registermyndigheten, som *ska* anteckna anmälningen i den registerdel där fartyget är infört eller, om det inte är registrerat, genast kungöra den. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet efter det att rederiavtalet har anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget om han inte har åtagit sig större ansvarighet. För tidigare uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (2012:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2001:384.

nämnda lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen den lagen.

nämnda lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen den lagen.

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter gäller bestämmelserna i 2–18 §§ i den mån något annat inte har avtalats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

## 4 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 15 kap. 32 § och 27 kap. 4 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 15 kap.

#### 32 §<sup>4</sup>

Vad som sägs i 31 § första stycket gäller inte sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som regleras genom lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller sådana utsläpp av sediment från fartyg som regleras genom barlastvattenlagen (2009:1165) eller föreskrifter som meddelats i anslutning till den lagen.

Vad som sägs i 31 § första stycket gäller inte sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som regleras genom lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg eller sådana utsläpp av sediment från fartyg som regleras genom barlastvattenlagen (2009:1165) eller föreskrifter som meddelats i anslutning till den lagen.

### 27 kap.

#### 4 §

Kommuner får meddela föreskrifter om att avgift *skall* betalas för insamling, transport, återvinning och bortskaffande av avfall som enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken utförs genom deras försorg. Avgiften *skall* enligt kommunens bestämmande betalas till kommunen eller till den som utför renhållningen.

Särskilda bestämmelser om avgift för hantering av avfall från fartyg finns i lagen

Kommuner får meddela föreskrifter om att avgift *ska* betalas för insamling, transport, återvinning och bortskaffande av avfall som enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken utförs genom deras försorg. Avgiften *ska* enligt kommunens bestämmande betalas till kommunen eller till den som utför renhållningen.

Särskilda bestämmelser om avgift för hantering av avfall från fartyg finns i lagen

---

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2009:1168.

(1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

## 5 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 2 §<sup>5</sup>

Om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön inte lämpligen kan hindras på något annat sätt, får räddningsledaren vid en räddningsinsats bereda sig och medverkande personal tillträde till annans fastighet, avspärra eller utrymma områden, använda, föra bort eller förstöra egendom samt göra andra ingrepp i annans rätt, i den mån ingreppet är försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som vållas genom ingreppet och omständigheterna i övrigt. Sådana ingrepp får också göras av en nämnd som avses i 3 kap. 11 § eller, i fråga om statlig räddningstjänst, av den myndighet som ansvarar för räddningstjänsten. Om länsstyrelsen eller annan statlig myndighet i enlighet med vad som sägs i 4 kap. 10 § första stycket har tagit över ansvaret för den kommunala räddningstjänsten, får ingrepp göras av den myndigheten i stället för av den kommunala nämnden.

Vid sanering efter utsläpp av radioaktiva ämnen får, under de förutsättningar som anges i första stycket eller om det är nödvändigt för att göra det möjligt att åter använda den förorenade egendomen, den myndighet som ansvarar för saneringen göra sådana ingrepp i annans rätt som anges i första stycket.

Förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas med stöd av denna paragraf bara om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas.

Förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 6 § lagen (2012:000) om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas med stöd av denna paragraf bara om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

---

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2009:1361.

# 1 Uppdraget och dess genomförande

## 1.1 Utredningens uppdrag

Enligt våra direktiv (dir. 2010:73) ska vi se över lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i syfte att göra den mer systematisk, effektiv, användarvänlig och lättare att överblicka för både enskilda och det allmänna. Utredningen ska lämna de författnings förslag som översynen ger anledning till. Om utredningen finner det lämpligt ska en ny lag föreslås. Även förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg bör ses över och om lämpligt ersättas med en ny förordning. I uppdraget ingår att undersöka möjligheten att, om det är praktiskt möjligt, införa likartade grundläggande bestämmelser i lagen som i dag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Transportstyrelsen kan i vissa fall låta verkställa en åtgärd på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Det finns emellertid inget finansieringssystem för de fall då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar. Utredningen ska analysera gällande finansieringssystem och föreslå hur de problem som kan uppstå då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar kan motverkas.

Vi ska se över sanktionssystemet i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg i syfte att göra det enklare och mer effektivt. Utredaren ska därutöver ta ställning till om det är möjligt och lämpligt att utöka de rättsliga grunderna att meddela nyttjandeförbud eller införa administrativa sanktioner i stället för de straffrättsliga sanktioner som kan utdömas. Detta för att överträdelser ska beivras i högre utsträckning än vad hittills varit möjligt vilket på sikt bör medverka till bättre efterlevnad av lagstiftningen.

Utsläppsbestämmelserna i lagen är inte tillämpliga på fritidsfartyg. Utredningen ska överväga om lagen i alla dess delar ska bli tillämplig även för fritidsbåtar.

Utredaren ska göra en konsekvensutredning av lämnade författningsförslag och belysa effekterna av dessa. Utredaren ska även bedöma och redovisa förslagets eventuella direkta och indirekta konsekvenser av betydelse för miljön.

Våra direktiv fastställdes vid ett regeringssammanträde den 15 juli 2010 (dir 2010:73, se bilaga).

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningen höll sitt första sammanträde den 6 oktober 2010 och har därefter hållit 16 sammanträden varav ett i internatform.

Vi har den 27 april 2010 träffat företrädare för SweBoat. Övrigt samråd har skett genom att utredningens experter förankrat sina ståndpunkter i sina respektive myndigheter.

Arbetet har bedrivits i nära samarbete med experter, både vid de sammanträden som hållits och vid kontakter däremellan.

## 1.3 Utredningen om Kustbevakningens befogenheter

Regeringen beslutade den 25 januari 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av regleringen av Kustbevakningens befogenheter i den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten samt lämna förslag till en modernare och mer ändamålsenlig författningsreglering (dir. 2007:5).

Utredningen om kustbevakningens befogenheter lämnade den 30 maj 2008 sitt betänkande Kustbevakningens rättsliga befogenheter (SOU 2008:55). I betänkandet föreslås en ny lag med en samlad och enhetlig reglering av Kustbevakningens och en kustbevakningstjänstemans rättsliga befogenheter som omfattar de tre områdena brottsbekämpning, ordningshållning samt kontroll och tillsyn.

Förslagen, som bland annat påverkar lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, bereds för närvarande i Regeringskansliet (Försvarsdepartementet). Vi har i vårt förslag till ny lag tagit hänsyn till de förslag som lämnats av Utredningen om kustbevakningens befogenheter.

## 2 Internationell reglering

### 2.1 Sjörätten och havsrätten

Sjöfarten regleras av sjörätten och havsrätten. Enligt den i doktrinen vanligast förekommande teorin tillvaratar sjörätten de juridiska regler som har en sjöfartsmässig särprägel medan de folkrättsliga aspekterna i stor utsträckning överlämnas åt havsrätten. Havsrätten finns till stora delar kodifierad i FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS). Något förenklat kan man säga att havsrätten utgör den ram inom vilken sjörätten existerar. Så länge nationella och internationella sjörettsföreskrifter inte strider mot havsrättens regler och principer är de acceptabla ur folkrättslig synvinkel.

De finns ett stort antal internationella konventioner och avtal som reglerar sjöfart och skydd för den marina miljön från föroreningar från fartyg. Nedan lämnas en översiktlig redogörelse för de två konventioner som har störst betydelse för frågan om att komma till rätta med förorening från fartyg, nämligen havsrättskonventionen och MARPOL 1973/1978. Det lämnas vidare en översiktlig redogörelse för EU:s reglering rörande förorening från fartyg och 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö, Helsingforskonventionen. En mer utförlig förteckning över relevanta konventioner finns i prop. 2000/01:139 s. 45 f.

#### Havsrättskonventionen

FN:s havsrättskonvention (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea) är resultatet av FN:s tredje havsrättskonferens, vilken avslutades år 1982. Konventionen trädde i kraft den 16 november 1994, varefter Sverige ratificerade denna den 25 juni 1996 (prop. 1995/96:140, bet. 1995/96:UU17, rskr. 1995/96:271). Antalet konventionsparter uppgick i september 2010 till 161 stycken.



Havsrättskonventionen reglerar i stort sett alla aspekter på havens och havsbottens fredliga användning. Ett av konventionens huvudsyften är att skapa balans mellan rättigheter och skyldigheter. Konventionen är en paketlösning, vilket innebär att en konventionspart antingen godtar hela konventionen eller inget. Reservationer till de enskilda artiklarna är således inte tillåtna. I vissa hänseenden får en stat ökade rättigheter, medan den i andra hänseenden får ökade skyldigheter. Principen om havets frihet ställs mot ökade nationella befogenheter, fördelningen av havets tillgångar mot nationella intressen och miljöhänsyn mot ekonomiska intressen. Genom konventionen har statsamfundet försökt motverka den tendens till "krypande jurisdiktion" som finns inom havsrätten.

Utvecklingen under de senaste decennierna har kännetecknats av att kuststatsjurisdiktionen utvidgats alltmer, först genom inrättandet av allt bredare fiskezoner och bredare territorialhav, senare också ekonomiska zoner och alltmer långtgående anspråk på kontinentalsocklar. I strikt traktaträttslig bemärkelse är endast anslutna stater formellt bundna av konventionen, men flertalet stater tillämpar den i praktiken både direkt och som medlemmar av skilda internationella organisationer. Centrala delar av konventionen har också status av folkrättslig sedvanerätt och är därigenom bindande för alla stater.

Havsrättskonventionen innehåller – förutom regler om havets indelning i vattenområden och staters jurisdiktion över dessa vattenområden – bland annat ett omfattande regelverk med förpliktande bestämmelser till skydd för den marina miljön. Dessa regler innefattar alla slags föroreningar från bland annat fartyg samt behandlar staters rätt att lagstifta på detta område och ingripa mot utländska fartyg som bryter mot tillämplig lagstiftning. I konventionen hänvisas på flera ställen till vad som betecknas som "tillämpliga internationella regler och normer", ofta med tillägget att dessa regler och normer ska ha fastställts av behörig internationell organisation eller vid en allmän diplomatkonferens. Det viktigaste organet för tillskapandet av globala regler vad avser sjösäkerhet och skyddet av den marina miljön är den internationella sjöfartsorganisationen, FN-organet International Maritime Organisation (IMO).

## Indelningen i olika vattenområden

I havsrättskonventionen skiljer man mellan olika slags vattenområden. En stats inre vatten utgörs av de vattenområden som ligger innanför de s.k. baslinjerna, vilka bestäms genom ett detaljerat regelsystem. Skärgårdar och hamnar utgör generellt inre vatten. Kuststaten har full suveränitet över sitt inre vatten eftersom detta anses utgöra en integrerad del av territoriet.

Varje stat har enligt havsrättskonventionen rätt till ett territorialhav med en bredd av högst tolv nautiska mil räknat från baslinjen. En nautisk mil är 1 852 meter. Kuststatens suveränitet över territorialhavet inskränks genom principen om utländska fartygs rätt till s.k. oskadlig genomfart. En genomfart är enligt havsrättskonventionen oskadlig om den inte stör kuststatens ”lugn, ordning eller säkerhet”. Genomfarten är inte oskadlig om fartyget t.ex. medverkar till att åstadkomma avsiktlig och allvarlig förorening.

En stats inre vatten och territorialhav bildar statens sjöterritorium. Sveriges sjöterritorium framgår av lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium. En stats sjöterritorium bildar tillsammans med landterritoriet och luftterritoriet den statens statsterritorium, vars yttersta gräns i havet utgörs av territorialgränsen.

Utanför territorialgränsen har stater enligt havsrättskonventionen rätt att inrätta en till territorialhavet angränsande zon på som längst 24 nautiska mil räknat från baslinjen. Inom den angränsande zonen kan kuststaten utöva kontroll för att hindra och bestraffa överträdelser av lagar och författningar rörande tullar, skatter, invandring eller hälsoskydd inom dess territorium eller territorialhav. Sverige har inte inrättat någon angränsande zon. Bestämmelserna rörande den angränsande zonen saknar således för närvarande betydelse för möjligheterna att ingripa mot oljeutsläpp m.m. Regeringen har den 5 maj 2011 (dir 2011:41) beslutat att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att se över de svenska baslinjerna och de olika jurisdiktionsgränserna till havs i syfte att ge dessa den precision som modern teknik medger. Utredaren ska också lägga fram förslag om inrättande av en angränsande zon runt Sveriges kuster. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2013.

Kuststater har även rätt att utanför territorialgränsen inrätta en exklusiv ekonomisk zon. Zonen får inte sträcka sig längre än 200 nautiska mil räknat från baslinjen. Kuststaten har dock inte suveränitet, som i sjöterritoriet, över den ekonomiska zonen. Däremot har kuststaten vissa specificerade suveräna rättigheter och viss spe-

cificerad jurisdiktion, vilket framgår av havsrättskonventionens artikel 56. Dessutom tillförsäkras alla stater de för det fria havet grundläggande s.k. fria havsrättigheterna, såsom rätten till fri sjöfart och överflygning samt rätten att lägga undervattenskablar och rörledningar i en kuststats ekonomiska zon, dock med de begränsningar som följer av havsrättskonventionen och andra folkrättsliga regler, se artikel 58 med hänvisning till artiklarna 88–115. Således gäller i princip den för det fria havet gällande rätten till fri sjöfart, dvs. ingen stat har rätt att hindra annan stats fartyg att färdas här. Generellt sett har kuststaten däremot en omfattande befogenhet att – i enlighet med allmänt erkända internationella regler och normer – utfärda lagar och andra författningar för att bland annat förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg i den ekonomiska zonen.

Sverige har inrättat en ekonomisk zon genom lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon. I lagens första paragraf anges att Sveriges ekonomiska zon omfattar det havsområde utanför territorialgränsen som regeringen föreskriver. Zonen får dock inte utsträckas över en avgränsningslinje som överenskommit med annan stat eller, i avsaknad av sådan överenskommelse, över mittlinjen i förhållande till den andra staten. Med mittlinje förstås en linje på vilken varje punkt är belägen på lika stort avstånd från de närmaste punkterna på de baslinjer varifrån bredden av staternas territorialhav räknas. Regeringen har angivit gränserna för den ekonomiska zonen i förordningen (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

Det fria havet är i princip den del av havet som ligger utanför territorialhaven och, i förekommande fall, de ekonomiska zonerna. I östersjöområdet finns inget fritt hav. För det fria havet gäller vissa grundläggande rättigheter, de s.k. fria havsrättigheterna, som innebär att havet får utnyttjas för bland annat sjöfart av alla nationer och ingen stat får lägga någon del av det under sin överhöghet.

### **Olika former av jurisdiktion**

Utgångspunkten för folkrätten är att varje stat är suverän och således har exklusiv jurisdiktion, både lagstiftande och verkställande, över sitt territorium, s.k. territoriell jurisdiktion. Till en stats territorium räknas inre vatten och territorialhavet. Fartygens rätt till oskadlig genomfart av territorialhavet utgör således en inskränkning i den territoriella jurisdiktionen. Principen om territorialjuris-

diktion ligger till grund för två andra begrepp, nämligen hamnstatsjurisdiktion och kuststatsjurisdiktion.

Hamnstatsjurisdiktionen innebär, som namnet antyder, att en stat har full jurisdiktion över sina hamnar. Någon generell rätt för utländska handelsfartyg att anlöpa en hamn anses inte föreligga. Hamnstatsjurisdiktionen enligt havsrättskonventionen reglerar hamnstaters befogenhet att utföra undersökningar samt vidta rättsliga åtgärder beträffande utsläpp som har skett från utländska fartyg utanför statens sjöterritorium eller ekonomiska zon. Utsläpp som har skett i hamnstatens sjöterritorium eller ekonomiska zon faller under den aktuella statens kuststatsjurisdiktion.

Kuststatsjurisdiktionen innebär huvudsakligen att en kuststat har jurisdiktion över sitt sjöterritorium. Denna jurisdiktion kan endast inskränkas genom avtal eller folkrättsliga regler. Undantagsvis förekommer kuststatssjurisdiktion även i den ekonomiska zonen. Havsrättskonventionen ger således kuststaterna möjlighet till jurisdiktion i den ekonomiska zonen på vissa områden, t.ex. i fråga om fiske samt skydd och bevarande av den marina miljön. Generellt sett har kuststaten en omfattande befogenhet att utfärda lagar för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg i den ekonomiska zonen. Rätten att ingripa mot utländska fartyg på grund av överträdelser är däremot begränsad.

Mot principerna om hamnstats- och kuststatsjurisdiktion står principen om flaggstatsjurisdiktion, enligt vilken flaggstaten har jurisdiktion över ett fartyg som för statens flagg oavsett var fartyget befinner sig. Ett fartyg som befinner sig på det fria havet är i princip endast underkastat flaggstatens jurisdiktion. Fartygets flaggstat är den stat i vilket fartyget är registrerat. Villkoren för fartygs registrering samt villkor för rätten att föra en stats flagga fastställs av varje enskilt land. Enligt havsrättskonventionen måste det föreligga ett verkligt samband mellan fartyget och den stat vars flagga fartyget för. Så är emellertid inte alltid fallet. Vissa länder medger registrering i nationella register trots att fartyget saknar egentliga beröringspunkter med registerlandet, s.k. öppna register. En del av dessa länder har förmånliga skattevillkor för fartyg som opererar under deras flagg. Det förekommer också att landet garanterar fartygsägaren anonymitet. I allmänt språkbruk talar man om att fartyg, registrerade i länder som tillämpar ovan beskrivna principer, för bekvämlighetsflagg. Det bör dock för fullständighetens skull påpekas att vissa öppna register har hög kvalitet och säkerhet hos de fartyg som är registrerade där.

## Nationell jurisdiktion och svenska bestämmelser tillämpningsområde

Jurisdiktionsregler finns i såväl internationell som nationell rätt. Medan allmän folkrätt sätter gränserna för hur långt en stat får sträcka sin jurisdiktion, ankommer det på varje stat att i sin nationella lagstiftning bestämma hur långt man faktiskt utnyttjar denna möjlighet. Den internationella rätten har betydelse för den nationella rättens utformning också på det sättet att det i olika internationella överenskommelser finns bestämmelser om de avtalslutande staternas rätt och skyldighet att utöva jurisdiktion. Jurisdiktion får inte sträckas utöver det egna territoriet utan att det finns stöd för detta i allmän folkrätt eller i en internationell överenskommelse.

I Sverige avgränsas jurisdiktionen inte enbart av regleringen av vad som utgör brott enligt nationell lag utan också av regler om domsrätt eller om nationell domstols behörighet. I många länder sammanfaller den nationella behörigheten med det nationella brottsbegreppet. Så är dock inte fallet i Sverige. I Sverige är i många fall det materiella brottsbegreppet väsentligt vidare än svensk domstols behörighet.

När det gäller brott som inte riktar sig mot något särskilt svenskt intresse, utan avser handlingar som normalt är straffbelagda enligt alla länders strafflagar är utgångspunkten att de är universellt tillämpliga. Detta gäller bland annat de flesta brotten i brottsbalken. En gärning som uppfyller rekvisiten för exempelvis stöld eller misshandel är således brott enligt svensk lag oberoende av var gärningen begåtts, vem som begått den och vem som det riktas mot. Det materiella brottsbegreppet kommer på detta sätt att omfatta ett stort antal gärningar för vilka det inte finns någon rätt till materiell jurisdiktion.

Bestämmelser som är avsedda att skydda svenska intressen är regelmässigt nationellt begränsade. I allmänhet får straffbestämmelser som avser administrativa eller förvaltningsrättsliga regleringar antas vara begränsade till inte bara vad gäller skyddsintresse utan också territoriellt. Som utgångspunkt brukar också anses gälla att specialstraffrättsliga bestämmelser endast är tillämpliga på gärningar som begåtts på svenskt territorium.

## 2.2 MARPOL-konventionen

MARPOL-konventionen (International Convention for the prevention of Pollution from Ships) från 1973 tillkom efter att oljetransporterna till sjöss hade ökat kraftigt och allt större tankfartyg användes. Även volymerna av sjötransporterade kemikalier ökade. Konventionen innehåller regler om utsläpp av alla slags skadliga ämnen och krav uppställs på fartygens konstruktion och på vilken utrustning som ska finnas ombord för att säkerställa att utsläpp inte sker i strid med konventionen. Konventionen innehåller också regler om anordningar för mottagning i land av sådana rester av olja och andra skadliga ämnen som inte får släppas ut i havet.

Det finns även ett protokoll till MARPOL-konventionen från 1978, det s.k. MARPOL-protokollet. Protokollet innehåller vissa ändringar i och tillägg till MARPOL-konventionen och utgör i praktiken en reviderad version av konventionen och är avsett att ersätta denna i dess ursprungliga lydelse. Då i fortsättningen förkortningen MARPOL används avses såväl konventionen som protokollet.

MARPOL består av ett antal artiklar med allmänna bestämmelser om bland annat beivrandet av överträdelser, certifikat, besiktningar och inspektioner samt om rapportering av händelser som medför eller kan befaras medföra utsläpp i havet av skadliga ämnen.

Konvention gäller enligt artikel 3 alla fartyg som har rätt att föra en fördragsslutande stats flagga och fartyg som inte är berättigade att föra en fördragsslutande stats flagga men som lyder under fördragsslutande parts myndighet.

Av artikel 4 följer att varje överträdelse av bestämmelserna i konventionen ska vara förbjuden och påföljder för sådana överträdelser ska fastställas av flaggstaten oavsett var överträdelsen sker. Om flaggstaten underrättas om en överträdelse ska den så snart som möjligt inledda rättsligt förfarande i enlighet med dess lag. Därutöver ska varje överträdelse av bestämmelserna i konventionen inom någon fördragsslutande parts jurisdiktion vara förbjuden och påföljder för överträdelser ska vara fastställda i denna parts lag.

I bilagor (annex) till konventionen finns tekniska föreskrifter till förhindrande av olika typer av föroreningar. Bilaga I behandlar förorening genom olja, bilaga II skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk, bilaga III skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar eller dylikt, bilaga IV förorening genom toalettavfall, bilaga V förorening genom fast

avfall och bilaga VI luftföroreningar. Sverige har tillträtt samtliga bilagor.

### 2.3 Helsingforskonventionen

Helsingforskonventionen – som undertecknats av de nio staterna runt Östersjön och EU – syftar till att skydda Östersjöområdets marina miljö från föroreningar. Helsingforskonventionens verkställande organ är Helsingforskommissionen (HELCOM).

De åtgärder som ska vidtas inom ramen för Helsingforskonventionen inriktade på att förebygga utsläpp från fartyg är i korthet följande.

- Medlemsstaterna är skyldiga att tillämpa MARPOL.
- Fartyg ska, innan de avseglar, vara skyldiga att lämna sitt avfall till en mottagningsanordning i hamn, s.k. obligatorisk avfalls-lämning (bilaga IV till konventionen).
- Det förbud mot utsläpp av toalettavfall som tidigare endast gällt för större fartyg, ska även gälla för mindre fartyg, inklusive fritidsbåtar om de är utrustade med toalett. (bilaga IV till konventionen).
- Hamnarna ska tillämpa det s.k. no-special-fee systemet vid mottagning av avfall från fartyg. Systemet innebär att någon särskild avgift inte får tas ut av fartygen för mottagning och hantering av avfall. Däremot kan kostnaderna för avfallshanteringen i de flesta fall ingå som en del av hamnavgiften. Denna får dock inte differentieras beroende på om avfall lämnas eller inte (rek. 28E/10).
- Större fartyg ska vara skyldiga att i förväg anmäla till hamnen bl.a. vilket slags avfall de avser att lämna och vilka mängder, s.k. notifieringsskyldighet (rek. 28E/10 och 23/1).
- Avfallshanteringsplaner ska upprättas för hamnarna. Av dessa ska det framgå bl.a. vilka mängder avfall som hamnen beräknar hantera och en beskrivning av hur avfallet tas omhand (rek. 19/12 och 22/3).

Dessutom har HELCOM bestämmelser om installation av utrustning för kvarhållande av toalettavfall och fast avfall ombord på fiske-, arbets- och fritidsfartyg samt riktlinjer för utrustning för

hantering av olja från maskinutrymmen i fartyg med en brutto-dräktighet under 400 (rek. 19/9, 22/1 och 22/3 respektive 19/10). Riktlinjer för hanteringen av avfallet i land har också arbetats fram (rek. 19/13). Dessa är allmänt hållna och anger principer för t.ex. återvinning och minimering av avfall. Slutligen har det tagits fram kriterier för ett harmoniserat system av avgifter vid överträdelser av vissa regler till skydd för miljön (rek. 19/14).

Alla sorters fartyg omfattas av strategin, således förutom handelsfartyg även arbets-, fiske- och fritidsfartyg. Däremot omfattas inte alla typer av fartyg av samtliga moment som ingår i Östersjöstrategin.

## 2.4 EU:s reglering

Sjötransporter ingår i EU:s gemensamma transportpolitik och är därför föremål för gemenskapens normgivning. I juni 1993 antog europeiska unionens råd en resolution om ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss och förhindrande av förorening av den marina miljön (A Common Policy on Safe Seas). I december 1999 förläste oljetankern Erika utanför Frankrikes kust med ett omfattande oljeutsläpp som följde. I november 2002 förläste sedan oljetanker Prestige utanför nordvästra Spanien. Dessa olyckor föranledde en översyn av regelverket för att förbättra sjösäkerheten, göra sjöfarten effektivare och förebygga föroreningar från fartyg de s.k. Erikapaketen eller Erika I och Erika II. I mars 2009 antogs vidare det tredje sjösäkerhetspaketet som syftar till ännu effektivare åtgärder för att förhindra olyckor och bättre hantering av konsekvenserna om olyckor inträffar. Vidare var målsättningen med det tredje sjösäkerhetspaketet att återupprätta konkurrensen på marknaden genom att öka trycket på de undermåliga fartygen.

Av betydelse för frågan om förorening från fartyg är framförallt nedan angivna rättsakter.

*Europaparlamentets och Rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet).* Syftet med direktivet är att öka säkerheten och effektiviteten för sjötrafiken, att förbättra myndigheternas insatser vid tillbud, olyckor eller potentiellt farliga situationer samt att bättre kunna förhindra och upptäcka förorening från fartyg. Detta ska ske genom att ett övervaknings- och informationssystem inrättas för sjötrafiken inom



gemenskapen, i vilket det bland annat föreskrivs om anmälnings-skyldighet för fartyg som anlöper hamn med farligt eller förorenande gods.

*Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.* Syftet med förordningen är att minska eller helt undanröja skadliga effekter för den marina miljön och människors hälsa orsakade av tennorganiska föreningar i fartygens bottenfärger som fungerar som biocider i antifoulingssystem för fartyg som för en medlemsstats flagg eller som framförs under en medlemsstats myndighet, samt för fartyg, oberoende av vilken flagg fartyget för, som anlöper eller avgår från medlemsstaternas hamnar.

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott* ändrat genom *Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/123/EG av den 21 oktober 2009 om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser* Direktivet syftar bland annat till att harmonisera genomförandet av MARPOL 73/78 på gemenskapsnivå och säkerställa att de personer som är ansvariga för utsläpp av förorenande ämnen blir föremål för lämpliga sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar från fartyg.

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet).* Syftet med direktivet är att åstadkomma en avsevärd minskning av antalet undermåliga fartyg i de vatten som ligger under medlemsstaternas jurisdiktion. Detta ska åstadkommas dels genom ökad efterlevnad av internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning inom de berörda områdena, dels genom upprättande av gemensamma kriterier för hamnstaters fartygskontroll och harmoniserade rutiner för inspektion och kvarhållande av fartyg. Därvid ska de förpliktelser som medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter åtagit sig enligt Parismemorandumet om hamnstatskontroll beaktas. Parismemorandumet, som har till syfte att övervaka bland annat bestämmelserna i MARPOL, har undertecknats av 26 europeiska länder samt Kanada.

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygs-genererat avfall och lastrester.* I direktivet åläggs medlemsstaterna att

tillgodose behovet av mottagningsanordningar i hamnarna samt utarbeta planer för mottagande och hantering av avfallet samt en skyldighet för fartygen att lämna allt fartygsgenererat avfall till en mottagningsanordning i land. Undantag får beviljas bland annat om befälhavaren kan visa att fartyget har tillräcklig lagringskapacitet för att ackumulera avfallet under kommande resa. I direktivet fastställs vissa principer för de kostnadstäckningssystem som får tillämpas. Kostnadstäckningssystemet får inte utgöra ett incitament för fartyg att släppa ut avfallet i havet. Som huvudregel gäller att alla fartyg, oavsett om fartyget i fråga använder anordningarna, ska bidra till kostnaderna i betydande utsträckning. Visst utrymme lämnas dock för ett avgiftssystem där man också tar hänsyn till vilken typ av avfall och vilken mängd som faktiskt lämnas. Direktivet föreskriver vidare en skyldighet för befälhavaren att i förväg anmäla vilket avfall som ska avlämnas i hamn. Enligt direktivet åligger det medlemsstaterna att fastställa ett påföljdssystem för brott mot de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet.

*Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen senast ändrat genom europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG av den 6 juli 2005 om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen<sup>1</sup>. Direktivets ändamål är att minska utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa typer av flytande bränslen och därigenom minska de skadliga effekterna på människan och miljön från sådana utsläpp. Utsläppen av svaveldioxid ska minskas genom att det fastställs gränsvärden för svavelhalten i sådana bränslen, som villkor för deras användning inom medlemsstaternas territorium, exklusiva ekonomiska zoner eller övervakningszoner för föroreningar. När det gäller marina bränslen följer direktivet bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL.*

*I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/941 finns krav på konstruktion som syftar till att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 på oljetankfartyg med enkelskrov och att förbjuda transport till eller från medlemsstaternas hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov.*

<sup>1</sup> Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

## 3 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

### 3.1 Bakgrund

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg trädde i kraft den 1 januari 1981 och ersatte då lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet.

Efter tillkomsten av lagen har den internationella regleringen av förorening från fartyg utvecklats i mycket stor omfattning. Ett flertal av bilagorna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) har trätt i kraft och genomförts i den svenska regleringen. Den så kallade Östersjöstrategin om mottagning av fartygsgenererat avfall och tillhörande frågor infördes i lagen 2001. Till det kan läggas att ett antal EU-rättsakter har genomförts i lagen.

Lagen kompletteras av förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg som innehåller föreskrifter som ansluter till lagen. Nedan följer en kortfattad genomgång av lagen.

### 3.2 Inledande bestämmelser

I lagen finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I 1 kap. 2 § definieras vad som i lagen avses med Östersjöområdet, fartyg, skadligt ämne och utsläpp. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser ska enligt 1 kap. 3 § meddela före-

skrifter 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.

Föreskrifter som meddelas med stöd av lagen får enligt 1 kap. 4 § inte strida mot bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Detsamma gäller undantag som i enskilda fall meddelas från bestämmelser i lagen eller från föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Vid tillämpningen av lagen ska vidare sådana begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser beaktas.

### **3.3 Förbud mot förorening från fartyg**

Bestämmelserna om förbud mot förorening från fartyg gäller enligt 2 kap. 1 § sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som kommer från eller i övrigt står i samband med fartygens drift. Bestämmelserna gäller dock inte utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar. Av 2 kap. 2 § framgår att olja inte får släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från förbudet. I fråga om andra vattenområden får regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får enligt 2 kap. 3 § meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

### **3.4 Mottagning av avfall från fartyg**

Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten ska enligt 3 kap. 1 § finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet svarar för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspol-

vatten ska finnas även på andra platser samt vem som ska svara för anordningarna.

Av 3 kap. 2 § framgår att anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja ska finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver.

Anordningar för mottagning av annat avfall som innehåller andra skadliga ämnen än oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten eller barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande ämnen ska enligt 3 kap. 3 § finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver.

Någon avgift får enligt 3 kap. 4 § inte tas ut för mottagning eller behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten som finns på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras från fartyg som lastas hos den som svarar för anordningen. I fråga om avgift för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten på andra platser och mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen föreskrifter.

Av 3 kap. 5 § framgår vidare att kostnaden för mottagning eller annan hantering av annat avfall än barlast- eller tankspolvatten inte får täckas genom särskilda avgifter. Kostnaderna för verksamheten får dock täckas genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

Ett fartyg får inte enligt 3 kap. 6 § lastas eller repareras hos den som enligt lagen ska svara för att det finns behövlig mottagnings- och behandlingsanordning för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten, om den som lastar eller reparerar inte tar om hand det oljehaltiga barlast- eller tankspolvatten från fartyget. Om någon genom föreskrifter ålagts att hålla anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten får regeringen eller den myndighet som regeringen utser även meddela föreskrifter om förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet. Beträffande mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter om uppgiftsskyldighet, förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet.

Den som svarar för anordningar för mottagning av avfall från fartyg ska se till att dessa är placerade och utformade så att de far-

tyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Befälhavaren eller den tekniska chefen ska vidta de åtgärder ombord på fartyget som krävs för att avfall ska kunna lämnas utan onödig försening. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg ska ersätta den skada som förseningen orsakar den som tar emot eller lämnar avfallet. Detta framgår av 3 kap. 7–7 b §§.

Genom bestämmelserna i 3 kap. 8 § ges regeringen eller den myndighet som regeringen utser möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att från fartyg lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning i vissa avseenden, vidta åtgärder i samband med mottagandet och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg samt upprätta avfallshanteringsplaner.

I 3 kap. 9 § anges i vilka fall tillsynsmyndigheten får meddela förelägganden som behövs i ett enskilt fall för att reglerna om mottagning av avfall ska efterlevas. Ett beslut om föreläggande ska enligt 3 kap. 10 § föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser. Ett föreläggande får enligt 3 kap. 11 § förenas med vite.

### **3.5 Fartygs konstruktion m.m.**

I 4 kap. anges att regeringen eller den myndighet som regeringen utser ska meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda. 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 eller ekonomiska zon, om de inte har föreskrivna certifikat eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter eller drivs och är så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller meddelade föreskrifter. Vidare ska regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddela föreskrifter om hur skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i

fraktcontainrar eller på liknande sätt ska hanteras för att vattenföroreningar ska förebyggas eller begränsas.

### 3.6 Dagböcker m.m.

I 5 kap. finns bestämmelser om dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om detta. Handlingarna ska i fråga om svenska fartyg på begäran hållas tillgängliga för polismyndigheten, Kustbevakningen, tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen utser. Detsamma gäller i fråga om motsvarande handlingar på utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, om regeringen föreskrivit det. Inom en främmande stats sjöterritorium är befälhavare på svenska fartyg skyldiga att låta behöriga utländska myndigheter ta del av dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg.

### 3.7 Tillsyn

Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter om konstruktion, utrustning och drift som meddelats med stöd av 4 kap, ska enligt 6 kap. 1 § besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar. Vid besiktningarna ska fastställas om fartygen uppfyller föreskrifterna.

Fartyg ska enligt 6 kap. 2 § inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. Ett utländskt fartyg som är under genomfart av Sveriges territorialhav får inspekteras bara om det finns grundad anledning att anta att ett förbjudet utsläpp har skett från fartyget inom Sveriges sjöterritorium.

Ett utländskt fartyg, som befinner sig i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon, får inspekteras om förutsättningar som anges i 6 kap. 2 a § föreligger.

Befinner sig ett utländskt fartyg *utanför* Sveriges sjöterritorium får det enligt 6 kap. 2 b §, utöver vad som anges ovan, inspekteras om förutsättningar för inspektion föreligger och fartyget har blivit föremål för omedelbart förföljande.

Vid en inspektion ska det enligt 6 kap. 3 § första stycket kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att drift-

förhållandena är sådana som behövs för att förebygga förorening. Vid en inspektion får det också kontrolleras om det har skett en misstänkt överträdelse av bestämmelser i lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Inspektionen får slutligen gälla kontroll av efterlevnaden av sådana föreskrifter som meddelats gällande skyldighet för fartyg att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till mottagningsanläggning.

Inspektion av utländska fartyg som har certifikat eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter ska, enligt 6 kap. 3 § andra stycket, begränsas till granskning av dessa handlingar och dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg samt till kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov. Inspektionen behöver inte begränsas till dessa handlingar om det finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna eller innehållet i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om undantag från detta om det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

Av 6 kap. 5 § framgår att tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift utövas av myndighet som regeringen utser. Myndigheten har möjlighet att uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar.

Enligt 6 kap. 5 a § utövas tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. om mottagning av avfall från fartyg av den myndighet som regeringen utser. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om tillsynen.

Om ett klassificeringssällskap eller annan organisation, som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar enligt fartygssäkerhetslagen, företagit undersökning enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg av fartyg och utrustning eller utfärdat certifikat efter en sådan undersökning, har undersökningen eller certifikatet samma giltighet som en undersökning verkställd av eller ett certifikat utfärdat av en svensk myndighet enligt 6 kap. 6 §.



I 6 kap. 7–10 §§ finns bestämmelser rörande tillsynsförordningar som bland annat innebär att den som verkställer en tillsynsförordning som gäller ett fartyg ska få tillträde till fartyget för att göra nödvändiga undersökningar och ta del av de handlingar i fråga om fartyget som finns ombord. Det åligger vidare polismyndigheten att lämna den handräddning som behövs för tillsyn enligt lagen. 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. Fartygets redare och ägare ansvarar för att fartyget besiktas innan det tas i trafik och därefter periodvis.

Om en tillsynsmyndighet har anledning att anta att det har begåtts ett brott som avses i lagen ska myndigheten enligt 6 kap. 11 § skyndsamt anmäla detta till polismyndigheten eller åklagare. Gäller misstanken ett förbjudet utsläpp ska också Kustbevakningen underrättas. Om det har inletts en förundersökning om brott som avses i denna lag ska tillsynsmyndigheten på begäran bistå polismyndigheten, Kustbevakningen och åklagare vid undersökningen.

### 3.8 Särskilda åtgärder mot förorening

I 7 kap. 1–2 §§ finns bemyndiganden som ger regeringen eller den myndighet som regeringen utser möjlighet att meddela föreskrifter för att förebygga förorening. Föreskrifterna kan avse begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt om läktring av skadliga ämnen inom dessa vatten.

Av 7 kap. 3 § framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om skyldighet att rapportera vattenföroreningar och händelser som innebär risk för sådana föroreningar och att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa vattenföroreningar.

Om ett fartyg har väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift som är av betydelse för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar eller om föreskrifter som har meddelats för att förebygga förorening överträds kan fartyget av Transportstyrelsen enligt 7 kap. 4 § föreläggas att följa en viss färdväg eller förbjudas att avgå eller att företa vidare resa. När det gäller brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift kan Trans-

portstyrelsen istället välja att meddela förelägganden om att bris-terna ska avhjälpas.

Av 7 kap. 5 § framgår att om olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Sådana förbud och förelägganden kan bland annat avse förbud mot fartygets avgång eller vidare resa eller förbud att påbörja eller fortsätta lastning, lossning, läktring eller bunkring. Ett förbud eller föreläggande kan också även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Ett utländskt fartyg som befinner sig utanför svenskt inre vatten får dock enligt 7 kap. 5 a § förbjudas att fortsätta sin resa bara om utsläpp eller risk för utsläpp föreligger som en följd av en sjöolycka eller åtgärder i samband med en sådan olycka, eller fartyget har inspekterats och fartygets fortsatta resa medför eller kan medföra betydande risk för skada på den marina miljön.

I 7 kap. 6 § anges att om ett fartyg inte har fullgjort vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i 10 kap. sjölagen (1994:1009), får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser meddela förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium samt i fråga om ett svenskt fartyg förbud mot fartygets vidare resa.

Regeringen får enligt 7 kap. 6 a § meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått. Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifterna får Transportstyrelsen även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94.

Av 7 kap. 6 b § framgår att har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om skyldighet att lämna avfall som

innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Om den myndighet som utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. om mottagning av avfall från fartyg har informerats om att ett fartyg har lämnat närmast föregående hamn utan att den skyldighet att lämna avfall som gäller där har fullgjorts och hamnen finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), ska myndigheten förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Fartyget ska inte tillåtas att lämna hamnen förrän det har kontrollerats om fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

I 7 kap. 7–10 §§ finns bestämmelser om vilka uppgifter ett beslut om föreläggande eller förbud ska innehålla samt vilka övriga myndigheter som ska underrättas om ett sånt beslut. Kustbevakningen ska om det behövs vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull och lotsmyndigheterna ska vidare, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem. Ett föreläggande eller förbud får förenas med vite. Vitet kan efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare. Vidtas inte åtgärder eller kan den som ska vidta åtgärderna inte underrättas utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare.

I 7 kap. 11–12 §§ finns bestämmelser om märkning av olja och tagande av oljeprov för att kunna fastställa varifrån förorenande olja har kommit.

### 3.9 Vattenföroreningsavgift

En vattenföroreningsavgift, som tillfaller staten, ska enligt 8 kap. 1 § tas ut, om något av de förbud mot utsläpp av olja från fartyg som avses i 2 kap. 2 § har överträtts och utsläppet inte är obetydligt eller om ett sådant utsläpp av olja inte har begränsats så långt det är möjligt. Vattenföroreningsavgiften ska enligt 8 kap. 2 § påföras den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare. Om ägaren visar att han eller hon har saknat inflytande över fartygets drift får avgift dock inte påföras honom

eller henne. Vattenföroreningsavgiften bestäms med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt en i 8 kap. 3 § angiven tabell. Om en vattenföroreningsavgift med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskälig, får den enligt 8 kap. 4 § nedsättas eller efterges.

Av 8 kap. 5 § framgår att frågor om vattenföroreningsavgift prövas av Kustbevakningen. Kan det skäligen antas att vattenföroreningsavgift ska tas ut, får Kustbevakningen eller annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud eller förelägganden beträffande fartyget som är nödvändiga för att säkra bevisning. En sådan åtgärd som riktas mot ett utländskt fartyg, som befinner sig i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon får dock bara vidtas i vissa i 8 kap. 6 § andra stycket angivna fall. Påförs någon som är ägare av fartyget eller lasten vattenföroreningsavgift, får Kustbevakningen enligt 8 kap. 7 § besluta om förbud eller föreläggande mot fartygets avgång eller vidare resa eller föreläggande att fartyget ska anlöpa viss hamn, om det behövs för att säkerställa statens anspråk på avgiften.

### 3.10 Överklagande

Vissa beslut om förbud och föreläggande beträffande fartyg som fattats av annan myndighet än Transportstyrelsen ska enligt 9 kap. 1 § underställas Transportstyrelsen. Vidare ska förbud eller förelägganden beträffande fartyget som är nödvändiga för att säkra bevisning i ärenden om vattenföroreningsavgift som fattas av annan myndighet än Kustbevakningen genast underställas detta verk.

I 9 kap. 2 § första stycket anges vilka beslut av Transportstyrelsen som överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Beslut i andra frågor får enligt 9 kap. 2 § andra stycket överklagas hos Transportstyrelsen, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller regeringen, om beslutet har meddelats av Transportstyrelsen eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

Kustbevakningens beslut om vattenföroreningsavgift och om förbud eller föreläggande i samband med sådan avgift får enligt 9 kap. 3 överklagas hos den tingsrätt som är sörjättsdomstol i den

ort där den enhet vid Kustbevakningen som har meddelat det överklagade beslutet har sitt säte.

Av 9 kap. 4 § framgår att beslut som ska underställas annan inte får överklagas.

I 9 kap. 5 § finns bestämmelser om handläggningen i domstol rörande beslut om påförande av vattenföroreningsavgift. Allmän åklagare företräder staten i mål vid domstol rörande beslut av kustbevakningen som har överklagats. Bestämmelser om hur Kustbevakningens beslut och domstols dom varigenom vattenföroreningsavgift påförs får verkställas finns i 9 kap. 6–7 §§.

### 3.11 Ansvar

I 10 kap. finns ansvarsbestämmelser och regler om behörig domstol. Straffet för de flesta överträdelse är böter men mer allvarliga överträdelse kan ge fängelse upp till två år.

### 3.12 Förundersökning

I 11 kap. finns bestämmelser om förundersökning om brott mot bestämmelserna i lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Nedan beskrivs kapitlet i den lydelse lagen föreslås få i betänkande Kustbevakningens rättsliga befogenheter (SOU 2008:55).

I 11 kap. 1–5 §§ finns bestämmelser om ingripande mot utländska fartyg. Där regleras under vilka förutsättningar beslut får fattas om att hålla förhör enligt 23 kap. eller om att använda tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken ombord på ett utländskt fartyg som befinner sig utanför svenskt inre vatten samt när tjänsteman vid Kustbevakningen eller polisman har befogenhet att vidta sådan åtgärder mot utländska fartyg.

Av 11 kap. 6 § framgår att en tjänsteman vid Kustbevakningen eller en polisman får stoppa ett fartyg och hålla kvar det under den tid som behövs för att hålla förhör enligt 23 kap. rättegångsbalken eller använda ett tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken. Om det uppenbart behövs för att åtgärden ska kunna vidtas får fartyget även under vissa förutsättningar föras in till hamn.

I 11 kap. 7–8 §§ finns bestämmelser om rapportering till flaggstaten.

## 4 Förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg

I förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ges ett stort antal bestämmelser bland annat i form av förbud och undantag som kompletterar lagen. Vidare finns ett stort antal bemyndigande för Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter. Transportstyrelsen utses vidare till tillsynsmyndighet. Nedan följer en kortfattad genomgång av förordningen.

### 4.1 Inledande bestämmelser

Förordningen innehåller föreskrifter som kompletterar lagen om åtgärder mot förorening från fartyg vilket slås fast i 1 kap. 1 §.

I 1 kap. 2 § ges Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter om vad som avses med oljetankfartyg och andra skadliga ämnen än olja och skadliga flytande ämnen i bulk. Transportstyrelsen ges i 1 kap. 2 § tredje stycket också möjlighet att meddela sådana föreskrifter som avses i 2 kap. 3 § lagen som avser förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än skadliga flytande ämnen i bulk.

### 4.2 Förbud mot förorening från fartyg

I 2 kap. 1–15 §§ finns omfattande bestämmelser om utsläpp av olja. Bestämmelserna innehåller definitioner samt förbud mot utsläpp av olja som kompletterar bestämmelserna i lagen. Vidare anges ett antal undantag från förbuden mot utsläpp av olja. Bland annat framgår att förbuden inte gäller fritidsfartyg.

I 2 kap. 16–31 §§ finns bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk. Bestämmelser innehåller definitioner samt

förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk och undantag därifrån.

### **4.3 Mottagning av avfall från fartyg**

I 3 kap. 1–13 §§ finns bestämmelser om mottagning av avfall från fartyg. Där anges var anläggningar för att ta emot avfall ska finnas och de krav som ställs på dem. Vidare anges vilka åligganden fartyg har när det gäller att lämna avfall till mottagningsanordningarna.

### **4.4 Fartygskonstruktion m.m.**

Bestämmelser om fartygs konstruktion m.m. finns i 4 kap. 1–12 §§. Av 4 kap. 1 § framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa vattenföroreningar. Därutöver finns i 4 kap. bestämmelser om certifikat eller motsvarande handlingar.

### **4.5 Dagböcker m.m.**

Av 5 kap. 1–5 §§ framgår att på svenskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska befälhavaren föra oljedagbok. På mindre oljetankfartyg ska det föras motsvarande anteckningar av mindre omfattning i enlighet med vad som föreskrivs av Transportstyrelsen. På svenskt kemikalietankfartyg ska befälhavaren föra lastdagbok. Oljedagboken och lastdagboken ska förvaras på sådant sätt att de är lätt tillgängliga för granskning. Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om oljedagboken och lastdagboken samt om kontrollen av dessa. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om andra dagböcker och handlingar som gäller hanteringen av skadliga ämnen ombord på svenska fartyg samt om kontrollen av dessa. Slutligen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om kontrollen av dagböcker och andra handlingar som gäller hanteringen av skadliga ämnen ombord på utländska fartyg.

## 4.6 Tillsyn

I 6 kap. 1–16 §§ finns bestämmelser om tillsynsmyndigheter, hur tillsynen ska bedrivas och när tillsyn ska ske. Tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § om fartygs konstruktion och över efterlevnaden av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg utövas av Transportstyrelsen. I fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och används för annat ändamål än att befordra gods eller passagerare i allmän trafik utövas dock tillsynen av den myndighet under vars förvaltning fartyget står. Sådan tillsyn som enligt 4 kap. 1 första stycket utövas av Transportstyrelsen utövas även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen. Tillsyn utom riket får utövas av sådana utlandsmyndigheter som har förordnats att utöva tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen.

Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 2 § träffa avtal om undersökning av svenska fartyg, utrustning och utfärdande av certifikat med en sådan organisation som har erkänts av Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

## 4.7 Särskilda åtgärder mot vattenförorening

I 7 kap. 1–9 §§ finns, förutom bemyndiganden för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter, regler för hur ärenden om särskilda åtgärder för vattenförorening ska handläggas samt särskilt angivet när Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn.

## 4.8 Överklaganden m.m.

I 8 kap. 1–6 §§ finns bland annat bestämmelser om underställning av beslut samt om behörig myndighet i vissa frågor.



## 4.9 Övrigt

I 9 kap. 1–16 §§ återfinns övriga bestämmelser. Här finns bestämmelser om när lagen och förordningen är tillämpliga på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift samt i vilken utsträckning regelverket ska tillämpas på örlogsfartyg. Försvarsmakten ges föreskriftsrätt gällande örlogsfartyg i stället för Transportstyrelsen. Inför ett stort antal beslut som fattas av myndigheter med stöd av förordningen ska det enligt förordningen ske samråd med andra myndigheter.

Det finns vidare i 9 kap. bestämmelser om vilka åtgärder som ska vidtas i vissa fall när förundersökning inletts mot utländskt fartyg.

## 5 Fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) gäller enligt 1 kap. 1 § alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen gäller även svenska rederier samt sådana utländska rederier som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om inte annat anges. Lagen ska dock inte tillämpas i den mån det är särskilt föreskrivet eller följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser. Lagen gäller vidare bara örlogsfartyg om regeringen föreskriver det. De rederier och fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 är vidare undantagna vissa av lagens bestämmelser.

I 1 kap. 2–6 §§ definieras tiotalet begrepp som används i lagen, bland annat ombordanställd, passagerarfartyg, certifikat och dokument om godkänd säkerhetsorganisation.

I 2 kap. finns de allmänna krav som gäller för alla fartyg angående sjövärdighet, lastning och lossning, innehav av certifikat, bemanning, skyldigheter för befäl samt rederiverksamhet. Bestämmelserna är med få undantag av portalkaraktär och anger ramarna för vad som krävs för att använda fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller för att använda svenska fartyg utanför detsamma.

Fartygssäkerhetslagen ställer i 3 kap. olika krav för användning av fartyg beroende på fartygens storlek eller användningsområde. De särskilda kraven finns samlade under rubrikerna Fartcertifikat, Passagerarfartygscertifikat, Fribord, Dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation samt Säkerhetsbesättning och bemanningsföreskrifter.

Arbetsmiljön ombord på fartyg regleras huvudsakligen i arbetsmiljölagen (1977:1160), men vissa särbestämmelser finns i 4 kap.

fartygssäkerhetslagen under rubrikerna: Om arbetsmiljön, Befälhavarens skyldigheter för arbetsmiljön, Skyddsombud och skyddskommitté samt Utländska fartyg.

Därutöver finns i 7 kap. 5 § bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i frågor om arbetsmiljön som omfattas av vad som sägs i 4 kap. Tillsynen över efterlevnaden ombord på fartyg av arbetsmiljöbestämmelserna regleras i 5 kap. Förbud och förelägganden i anledning av brister som påträffas vid tillsynsförrättningarna får meddelas med stöd av 6 kap. Vid överträdelse av sådana förbud och förelägganden ska vad som sägs om straff i 8 kap. gälla. I övrigt ska alltså arbetsmiljölagen tillämpas på fartygsarbete.

I 5 kap. finns bestämmelser om tillsyn. Transportstyrelsen utövar enligt 5 kap. 1 §, om något annat inte anges, tillsyn enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation, säkring av last som ännu inte har förts ombord, rederiers säkerhetsorganisation, och arbetsmiljön ombord. När det gäller inspektion enligt 5 kap. 8 § för att undersöka om arbetsmiljön är tillfredsställande, fartyget är behörigen lastat eller barlastat, last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, fartyget är bemannat på ett betryggande sätt, fartyget i övrigt är i behörigt skick och fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen. I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse efterlevnaden av arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter meddelade med stöd av dessa lagar samt ett antal rättsakter från EU som räknas upp i 5 kap. 1 § tredje stycket. Sådan tillsyn utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Tillsyn av fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods utövas dock av den myndighet som förvaltar fartyget, om inte regeringen föreskriver annat.

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har genomförts av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

Den tillsyn som anges i 5 kap. 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som besiktningar, inspektioner, värdestatskontroller eller rederikontroller. I 5 kap. 5–31 §§ finns bestämmelser om hur tillsynen ska bedrivas och när tillsyn ska ske samt vilka skyldigheter som åligger redare m.fl.

6 kap. 1–4 §§ innehåller inskränkningar i rätten att använda fartyg. Ett sådant beslut meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. Ett fartygs resa får bland annat förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten eller fartyget medför för många passagerare. Fartygs resa kan också förbjudas om fartyget inte hålls tillgänglig för tillsynsförrättning eller om det saknar föreskrivna certifikat. Av 6 kap. 4 § framgår att hamnar kan förbjudas att ta emot fartyg som förbjudits att anlöpa svensk hamn.

Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg kan i vissa fall som räknas upp i 6 kap. 6 § förbjudas att användas i reguljär trafik.

Beslut om åtgärder enligt 6 kap. 1–6 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver. I vissa fall kan myndigheten enligt 6 kap. 11 § meddela ett föreläggande att avhjälpa en brist istället för att meddela förbud mot resa.

I 7 kap. finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter eller besluta i de frågor som lagen omfattar. Bestämmelserna har sorterats in under följande rubriker;

- Fartområden,
- Sjövärdighet m.m.,
- Certifikat och dokument m.m.,
- Bemanning,
- Arbetsmiljö,
- tillsyn m.m.,
- Förbud att anlöpa svensk hamn,
- Särskilda föreskrifter för vissa fartyg och undantag från lagen,
- Uppdrag till organisationer m.m.

8 kap. innehåller ansvarbestämmelser. Straffet för överträdelse är böter men fängelse upp till ett år förekommer också i straffskallorna. Bestämmelser om underställning och överklagande av beslut finns slutligen i 9 kap. som även innehåller bestämmelser om tystnadsplikt.

## 6 En ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg

**Förslag:** Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska ersättas med en ny lag som disponeras på ett tydligare sätt än i dag.

I den nya lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska de grundläggande förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg finnas. Vidare ska i så stor utsträckning som möjligt andra grundläggande bestämmelser finnas i lagen.

### 6.1 Bakgrund

#### Lagens tillkomst

Lag om åtgärder mot förorening mot fartyg tillkom genom att bestämmelserna i två äldre lagar – lag (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lag (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg i Östersjöområdet – fördes till en ny lag tillsammans med de nya bestämmelser som föranledes av Sveriges tillträde till MARPOL-protokollet. Både 1972 års lag och 1976 års lag var utformade som ramlagar, vilket innebar att dessa inte reglerade detaljer utan bara gav en ram som regeringen eller myndigheter fyllde ut med föreskrifter.

Även lagen om åtgärder mot förorening från fartyg utformades som en ramlag. Skälet härtill (prop. 1979/80:167 s. 25) var att det internationella regelverk som genomfördes genom lagen, Helsingforskonventionen och MARPOL-protokollet, var av teknisk natur och att dessa tämligen snabbt kunde komma att ändras. Vidare framhölls det att reglerna på grund av särskilda bestämmelser blir gällande först efter att protokollet respektive konventionen har trätt i kraft.

Bemyndigandena gjorde det även möjligt för regeringen att anpassa de svenska föreskrifterna till ikraftträdandet av motsvarande internationella regler.

Sedan lagens tillkomst har det internationella regelverket kring förorening från fartyg genomgått en snabb utveckling. Vidare har ett antal rättsakter från EU genomförts genom lagen. Detta har inneburit att lagen har ändrats nästan trettioåter gånger.

Det internationella regelverket är föremål för en kontinuerlig utveckling samtidigt som de grundläggande kraven som lagts fast i bland annat MARPOL satt sig och numera inte genomgår några större förändringar. För närvarande riktas arbetet med att begränsa utsläpp av skadliga ämnen från sjöfarten inom IMO mot att begränsa utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar. Bilaga V till MARPOL har också genomgått en översyn och den nya bilagan träder i kraft tidigast den 1 januari 2013. Vi förväntar oss inte att de grundläggande bestämmelserna i bilaga I–V om olja, skadliga flytande ämnen i bulk, skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall och fast avfall genomgår någon genomgripande förändring inom överskådlig tid.

### **Utgångspunkter vid genomförande internationella åtaganden i svensk rätt**

Regelverket bygger som tidigare påpekats i stor del på MARPOL men även andra internationella konventioner och rättsakter från EU. Man måste därför ha i åtanke hur internationella förpliktelser genomförs i svensk rätt.

Det finns inga bestämmelser i lag som närmare anger hur bestämmelser i en internationell överenskommelse som Sverige ingått eller ett för Sverige bindande internationellt beslut ska genomföras i vår interna rätt. Berör den internationella överenskommelsen endast staten som sådan, dvs. förpliktelser och rättigheter gentemot annan stat krävs normalt inga särskilda åtgärder. Reglerar överenskommelsen myndigheters eller enskildas handlande krävs någon form av införlivning i svensk rätt. Härvid används två olika metoder, transformation eller inkorporering. Transformation innebär att de svenska bestämmelserna anpassas så att de motsvarar den internationella överenskommelsen. Inkorporering innebär att den internationella överenskommelsen i oförändrad utformning införs i svensk rätt, antingen genom en hänvisning till överenskommelsen

eller genom att överenskommelsen läggs som en bilaga till lagtexten.

De åtgärder som vidtas för att genomföra en internationell överenskommelse måste också följa bestämmelserna i 8 kap. regeringsformen som anger normgivningsmakten dvs. rätten att besluta sådana regler som är bindande för enskilda och myndigheter.

Till det område där normgivningskompetensen i första hand ligger hos riksdagen (det primära lagområdet) hör bland annat grundlagarna, den civilrättsliga lagstiftningen (8 kap. 2 §), sådana offentligrättsliga föreskrifter som är betungande för enskilda (8 kap. 3 §) och vissa föreskrifter om kommunernas ställning (8 kap. 5 §).

Riksdagen kan i begränsad utsträckning delegera normgivningskompetens (8 kap. 7 §) inom det primära lagområdet. Riksdagens bemyndigande riktar sig alltid till regeringen (det finns vissa undantag enligt 8 kap. 9 § andra stycket). Till det område där normgivningskompetensen i första hand ligger hos regeringen (regeringens primärområde) hör föreskrifter om verkställighet av lag och föreskrifter som inte enligt grundlag ska meddelas av riksdagen, den s.k. restkompetensen.

Högsta domstolen har i NJA 2005 s. 33 slagit fast att det står i strid med 8 kap. 7 § regeringsformen att straffsanktionera föreskrifter på lägre nivå än i lag eller förordning om det ingår fängelse i straffskalan. Högsta domstolen anförde ”att regeringsformen inte tillåter att förvaltningsmyndigheter och kommuner fyller ut blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan på ett sådant sätt att den gärningen som härigenom straffbeläggs anges helt eller i det väsentliga i deras föreskrifter”. I domen konstateras även att blankettstraffstadganden inte är grundlagsstridiga om bestämmelsen fylls ut av myndighetsföreskrifter så länge sanktionen stannar vid ett bötesstraff.

## 6.2 Behov av att öka lagens tillgänglighet

Lagen innehåller som ovan nämnts genom sin konstruktion som ramlag ett stort antal bemyndiganden. Bemyndigandena har i vissa fall nyttjats av regeringen som i förordningen utfärdat bestämmelser och i vissa fall bemyndigat Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket) att utfärda föreskrifter.

Konstruktionen som ramlag innebär att lagen innehåller förbud mot att släppa ut olja men inte några andra förbud mot utsläpp av

andra skadliga ämnen. I denna del finns bara i 2 kap. 3 § lagen ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja. Detta har av regeringen nyttjats till att i förordningen utfärda bestämmelser om förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk samt bemyndiga Transportstyrelsen att meddela förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen. Dagens ordning medför att det i lag finns förbud mot utsläpp av olja. I förordningen finns förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk och att förbud mot t.ex. utsläpp av toalettavfall återfinns först i Transportstyrelsens föreskrifter.

Förhållandet är i stort detsamma när det gäller bestämmelserna om mottagning av avfall från fartyg. I 3 kap. lagen finns relativt utförliga regler om mottagning av oljehaltigt avfall från fartyg medan det överlämnas till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter beträffande övrigt avfall. Regeringen har därefter i förordningen meddelat bestämmelser om mottagning av visst avfall men även delegerat vidare viss föreskriftsrätt till Transportstyrelsen.

När det gäller konstruktionskrav, certifiering och dagböcker saknar lagen helt materiella bestämmelser som riktar sig till enskilda utan lagen innehåller bara mycket generellt hållna bemyndiganden. Regeringen har i förordningen meddelat vissa bestämmelser om krav på certifiering och dagböcker men helt överlämnat till Transportstyrelsen att meddela bestämmelser om konstruktionskrav.

Avsaknaden av grundläggande bestämmelser om bland annat förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än olja och mottagning av annat avfall än oljeavfall i lagen gör det omöjligt att som enskild genom att bara läsa lagen få en grundläggande uppfattning om vad som gäller i stort.

Det är vidare ägnat att skapa förvirring när förbud att släppa ut olika skadliga ämnen återfinns i lag, förordning och slutligen i myndighetsföreskrifter beroende på vilket ämne det är fråga om. Pedagogiska skäl talar naturligtvis för att det bör vara möjligt att genom att läsa lagen få en övergripande uppfattning om vad som gäller på området som lagen reglerar.

I det fortsatta arbete måste också bestämmelserna om ansvar i lagen beaktas. 10 kap. 1 § lagen anger bland annat att överträdelser av föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 3 § lagen sanktioneras med upp till två års fängelse. Detta innefattar exempelvis förbudet mot att släppa ut toalettavfall. Förbudet finner inget annat



stöd i lagen än genom just bemyndigandet. Bemyndigandet ger bara de yttre ramarna för regeringens och myndighetens föreskrifter inte den enskildes handlande. Den materiella bestämmelsen återfinns först i Transportstyrelsen föreskrifter. Det är samma förhållande för ett stort antal regler som sanktioneras genom 10 kap. 1–4 §§. I den mån man bedömer att sanktionen vid överträdelser av regelverket ska innehålla fängelse i straffskalan bör det yttre ramarna för den enskildes handlande på ett bättre sätt framgå i lagen eller förordningen.

För att göra lagen mer lättillgänglig och användarvänlig ska bestämmelserna i lagen, förordningen och föreskrifterna disponeras om i förhållande till i dag. Övergripande handlingsregler bör återfinnas i lagen. Vidare bör bestämmelser som avser samma eller likartade åtgärder oavsett vilket skadligt ämne det är fråga om återfinnas på samma nivå i normhierarkin i så stor utsträckning som möjligt för att öka lagens läsbarhet. Genom att utforma lagen på det sätt som vi föreslår blir den, även om sakområdena är olika, i princip uppbyggd som fartygssäkerhetslagen.

Regelkomplexet är emellertid till sin natur mycket tekniskt. Strävan bör naturligtvis vara att inte i onödan belasta lagtexten med mycket detaljerade tekniska bestämmelser som bättre lämpar sig för förordning eller föreskrift. Det är dock som framgått ovan lämpligt att i lagen tydligt försöka ange de yttre gränserna för vad som är tillåtet eller förbjudet.

## 7 Förhållandet till miljöbalken

### 7.1 Kort om miljöbalkens regler

Av 1 kap. 1 § miljöbalken framgår att balken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken ska tillämpas så att

1. människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan,
2. värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas,
3. den biologiska mångfalden bevaras,
4. mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och
5. återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

I miljöbalken finns i 2 kap. allmänna hänsynsregler som alla ska följa för att skydda människors hälsa och miljön. Hänsynsreglerna innebär till exempel att alla måste vidta nödvändiga skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Hänsynsreglerna gäller för all verksamhet som påverkar miljön och innebär bl.a. en skyldighet att vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga skador eller olägenheter för hälsa och miljö och att den som orsakat skada eller olägenhet ansvarar för att förebygga eller avhjälpa den. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

Miljöbalkens bestämmelser i 3 kap. om hushållning med mark- och vattenområden ger skydd åt områden med höga natur- eller kulturvärden och områden som har särskild betydelse för olika ändamål som rennäring eller fiske och liknande. Riksintressanta områden har ett särskilt starkt skydd.

Bestämmelser om miljö kvalitetsnormer som sätter gränser för hur mycket naturen tål finns i 5 kap. miljöbalken. Genom miljö kvalitetsnormerna bestäms t.ex. högsta eller lägsta tillåtna halt av ämnen i mark, vatten eller luft i ett område.

Ansökningar om tillstånd för miljöfarliga verksamheter prövas av miljödomstol eller länsstyrelse. Regeringen prövar frågor om tillåtlighet för större infrastrukturprojekt liksom för kärntekniska anläggningar (17 kap. 1 § miljöbalken). Regeringen kan även i vissa andra fall förbehålla sig tillåtlighetsprövning. Ett tillstånd kan för enas med villkor som innebär krav på skyddsåtgärder m.m. De krav som ställs ska vara miljömässigt motiverade och proportionerliga. Vid yrkesmässig verksamhet finns ett krav på användning av bästa möjliga teknik. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, måste göras innan miljöfarlig verksamhet kan tillåtas. En MKB ska identifiera, beskriva och bedöma verksamhetens effekter på människor, djur, mark, vatten, luft, landskap och kulturmiljö.

## 7.2 Skälen till varför lagen inte arbetades in i miljöbalken

I samband med miljöbalkens tillkomst diskuterades vilka lagar som skulle arbetas in i balken. I fråga om lagen om åtgärder mot förorening från fartyg anfördes av Miljöbalksutredningen (SOU 1996:103 s. 219) att:

Det finns flera lagar, t.ex. lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen om transport av farligt gods, som i likhet med kärntekniklagen reglerar verksamheter där stränga säkerhetskrav måste upprätthållas för att minimera risken för miljöstörningar. Det som gör kärntekniklagen speciell i sammanhanget är den osedvanliga räckvidden av skador på miljön som kan bli följden av en allvarlig olycka i en kärnteknisk anläggning.

Ett av huvudsyftena med att skapa gemensam lagstiftning på miljöområdet är att den skall bli lättare att överblicka och tillämpa. Några sådana samordningsvinster torde inte stå att vinna med att foga in kärntekniklagen i balken. De flesta av lagens regler är så speciellt formade utifrån de särskilt stränga krav på säkerhet som ställs på kärn-

teknisk verksamhet att de i endast ringa grad låter sig samordnas med regler i övriga lagar som bör ingå i balken. För dem som har att i första hand tillämpa reglerna för kärnteknik torde det snarare vara så att reglerna riskerar att bli otympligare att hantera och svårare att överblicka i en miljöbalk än vad som är fallet med nuvarande lagstiftning.

En sammanvägning av de nu redovisade omständigheterna leder till slutsatsen att kärntekniklagen inte bör fogas in i miljöbalken. Av i huvudsak samma skäl bör lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen om transport av farligt gods nu lämnas utanför miljöbalken.

Oljeutsläppsutredningen tog upp frågan om lag om åtgärder mot förorening från fartyg skulle arbetas in helt eller delvis i miljöbalken. Utredningen anförde att (SOU 1998:158 s. 374):

I lagen om åtgärder mot förorening från fartyg finns bestämmelser om åtgärder för att förebygga, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg. I ett särskilt kapitel regleras straffet för olagliga utsläpp och andra överträdelser av lagstiftningen. Lagen är en miljörättslig lagstiftningsprodukt, vars syfte är att minimera sådana föroreningar som är en följd av fartygs drift. Samtidigt är lagen specifikt utformad för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden. Regelverket skiljer sig därför i väsentliga avseenden från lagstiftningen då det gäller att förebygga, begränsa och kontrollera miljöstörningar från landbaserade anläggningar.

Den samlade lagstiftningen om åtgärder mot förorening från fartyg är omfattande och bygger i mycket stor utsträckning på internationella konventioner. Att arbeta in ens det huvudsakliga regelverket i miljöbalken ser vi som mycket komplicerat, främst därför att merparten av balkens bestämmelser lämpar sig mindre väl för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden och det därför ändå torde krävas en specialreglering. Att föra in lagen i balken leder således knappast till några samordningsvinster eller till att lagstiftningen blir lättare att överblicka och tillämpa.

Som kommer att utvecklas i kapitlet om utredningsförfarandet medför Lagens sjörättsliga karaktär och behovet av specialistkompetens på detta område att utredningen av brott mot lagstiftningen inte med automatik bör följa samma mönster som annan miljöbrottslighet. Att särskilda regler bör gälla för utredningsförfarandet utgör ytterligare ett skäl mot att arbeta in hela eller delar av lagen i balken. Även om det skulle ha ett visst symbolvärde att lagens bestämmelser fanns i balken anser vi således att de åtgärder som kan bli aktuella vid förorening från fartyg bör regleras särskilt.

Regeringen anförde i efterföljande lagstiftningsärende (prop. 2000/01:139 s. 71) att:

Utredningen har framfört skäl som enligt regeringen starkt talar för att lagen om åtgärder mot förorening från fartyg alltså bör vara kvar som en särreglering. Regeringen delar således utredningens uppfattning att lagens bestämmelser inte bör arbetas in i miljöbalken.

### 7.3 Miljöbalkens förhållande till annan lagstiftning

Reglerna i miljöbalken gäller enligt huvudregeln för miljöpåverkande verksamheter även om dessa omfattas av annan lagstiftning. Miljöbalken och andra lagar gäller alltså parallellt i den meningen att regler om vad som ska iaktas vid utövande av en verksamhet kan finnas både i miljöbalken och andra lagar.

Vid miljöbalkens tillkomst gjordes (prop. 1997/98:90) en genomgång av då gällande lagar med miljöanknytning. Utgångspunkten för genomgången var att om det direkt kunde konstateras att en regel i den andra lagen inte borde gälla så skulle regeln ändras eller upphävas. Detta ansågs vara fallet när en bestämmelse enbart berör frågor som regleras i miljöbalken och bestämmelsen inte ställer krav utöver miljöbalken. I de fall regeln omfattar annat än sådant som regleras i miljöbalken bör den stå kvar. Om en regel omfattar miljökrav utöver vad som anges i miljöbalken ska den också stå kvar. Om å andra sidan regleringen i den andra lagen bör gälla istället för motsvarande bestämmelse i miljöbalken ska en bestämmelse införas som begränsar möjligheten att ingripa med stöd av miljöbalken.

Vid valet mellan metoderna är huvudprincipen att miljöbalkens materiella krav ska vara miniminivå. Det innebär att alla verksamheter som riskerar att medföra likartad negativ påverkan på hälsa, miljö och hushållning med naturresurser omfattas av de grundläggande materiella kraven i miljöbalken. Regeringen anförde (prop. 1997/98:90 s. 148 f) att skillnad inte bör göras mellan verksamheter som enbart regleras i balken och verksamheter som även regleras i andra lagar. I den mån andra krav trots allt bör ställas ska detta vara sakligt motiverat, exempelvis på grund av verksamhetens art, miljöhänsynens betydelse i förhållande till andra skyddsvärda intressen som berörs eller att Sverige genom internationella åtaganden är förpliktat att ställa vissa krav. En bestämmelse om att ytterligare krav inte ska få ställas enligt miljöbalken kan inte vara abso-

lut. Vissa bestämmelser i miljöbalken är av en sådan art att de ska iakttas, oavsett vad som stadgas i den andra lagen. Detta gäller t.ex. föreskrifter för skyddade områden som är meddelade med stöd av 7 kap. miljöbalken. Vidare ska miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken iakttas vid all verksamhet som riskerar att överskrida normen. I de olika lagarna finns få bestämmelser där tillämpningen riskerar att bli en annan än enligt miljöbalken. Detta beror på att miljöfrågor normalt inte regleras i lagar utanför miljöbalken. När normkonflikter riskerar att uppkomma är det normalt i begränsade frågor. Luftfartslagen innehåller t.ex. regler om när luftfartyg ska anses vara miljövärddiga. Ytterligare miljövärddighetskrav på luftfartyg ska inte kunna ställas med stöd av bestämmelsen i 2 kap. 3 § miljöbalken om försiktighetsmått och bästa möjliga teknik eller med stöd av någon annan bestämmelse i miljöbalken. Vidare stadgas i lagen att luftfartyg inte får framföras med överljudsart. Undantag kan dock medges från förbudet. Inte heller i denna fråga ska någon annan bedömning kunna göras med stöd av miljöbalken i fråga om ett luftfartygs framförande eller utrustning. Däremot ska miljöbalken gälla fullt ut i fråga om kraven på en flygplats när det gäller buller och andra olägenheter från flygverksamheten. Miljöbalken gäller på andra lagars område, oavsett om detta anges eller inte anges i olika lagar.

I samband med miljöbalkens införande anpassades lagen om åtgärder mot förorening från fartyg på så sätt att hänvisningarna i lagens straffbestämmelser till miljöskyddslagen eller lagen om förbud mot dumpning ändrades till att avse miljöbalken då dessa lagar inarbetats i balken och upphört att gälla.

#### **7.4 Miljööverdomstolens dom den 24 maj 2006 i mål nr M 8471-03**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Helsingborgs kommun beslutade i december 1997 att vitesförelägga tre färjerederier att senast den 31 december 1998 ha försett motorerna i sina fartyg i trafik mellan Helsingborg och Helsingör med katalytisk avgasrening. Bolagen överklagade miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut var- efter saken till slut prövades av Miljööverdomstolen.

Miljööverdomstolen fann att den färjetrafik som färjebolagen bedriver inom Helsingborgs hamnområde inte utgör miljöfarlig verksamhet enligt definitionen i 9 kap. 1 § miljöbalken. Miljö-

nämnden har därmed inte i sin roll som tillsynsmyndighet över miljöfarliga verksamheter kunnat förelägga färjerederierna att vidta åtgärder på fartygen. Miljönämnden har dock även ett ansvar för tillsyn av hälsoskyddet inom kommunen som inte är knutet till enbart miljöfarliga verksamheter. Om fartygen således påverkar hälsosituationen i kommunen, kan miljönämnden ha befogenhet att med stöd av miljöbalkens tillsynsbestämmelser (26 kap. 9 §) och allmänna hänsynsregler (2 kap.) förelägga om skyddsåtgärder och begränsningar. En förutsättning för detta är att internationell rätt eller svensk lagstiftning utanför miljöbalken inte lägger hinder i vägen.

Miljööverdomstolen bedömde att bestämmelserna i UNCLOS eller MARPOL inte förhindrar en svensk myndighet att som företrädare för hamnstaten ingripa mot ett utländskt fartyg med krav på att minska utsläppen av kväveoxider till luft till skydd för hälsan. Det finns enligt Miljööverdomstolen inget i MARPOL som hindrar att en hamnstat ställer längre gående krav på de fartyg som anlöper svenska hamnar än vad konventionen kräver om detta är motiverat enligt nationell miljölagstiftning. Detta kan göras då konventionen inte har någon regel som begränsar möjligheten för hamnstaten att uppställa sådana krav i förhållande till utländska fartyg. Dyliga krav får dock inte vara diskriminerande. I detta fall där det var fråga om krav som riktar sig mot rederier som har omfattande linjetrafik till och från Helsingborgs hamn och där samma krav ställs oavsett vilken flagg fartygen seglar under kan kraven inte anses diskriminerande. Enligt Miljööverdomstolens bedömning strider föreläggandena således inte mot Sveriges internationella förpliktelser.

Domstolen konstaterade vidare att krav på införande av viss teknik på fartyg av hälso- och miljöskäl bör således i första hand ske genom att Sjöfartsverket beslutar om generella föreskrifter med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. I vissa enskilda fall när hälsan inom en kommun hotas kan det dock enligt Miljööverdomstolen vara motiverat att en kommunal nämnd såsom tillsynsmyndighet enligt miljöbalken ställer krav gentemot den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd även om kravet innefattar införande av viss teknik på fartyg. Ett tydligt exempel på när det är befogat med ett sådant ingripande är när en miljökvalitetsnorm som är satt till skydd för människors hälsa överskrids eller riskerar att överskridas.

## 7.5 Överväganden

**Bedömning:** De skyddsregler för människors hälsa och miljön som finns i miljöbalken bör även i fortsättningen i tillämpliga delar gälla i förhållande till föroreningar från fartyg. Det är viktigt att motiverade miljökrav kan ställas i förhållande till störningar från fartyg på samma sätt som i förhållande till andra miljöstörande verksamheter, men det är inte lämpligt att man med stöd av miljöbalken ställer sådana krav på ett fartygs konstruktion eller tekniska utrustning som kan komma att inverka menligt på sjösäkerheten. Den rimlighetsavvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken är emellertid en tillräcklig garanti för att krav som äventyrar sjösäkerheten inte ställs. Transportstyrelsen har i detta sammanhang en central roll som expertmyndighet i samband med att frågor som rör fartyg prövas av miljömyndigheterna.

### Skäl för bedömning:

Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg med tillhörande förordning och föreskrifter innehåller ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås genom förutom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp även genom omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Regelverket bygger på internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter.

Utöver ovan nämnda krav på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det omfattande regelverk för säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Dessa regler bygger även de på ett stort antal internationella konventioner, avtal och EU rättsakter, varav den mest grundläggande är sjösäkerhetskonvention (SOLAS). SOLAS reglerar grundläggande frågor om konstruktion och drift av fartyg, livräddningsutrustning, brandskydd m.m. De regler om konstruktion, utrustning och drift som finns för att skydda miljön är naturligtvis utformade på sådant sätt att de kraven inte inverkar menligt på sjösäkerheten.

Miljöbalken och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg gäller för närvarande parallellt. Det är således exempelvis möjligt –



vilket illustreras av Miljööverdomstolens dom – för en kommun att om miljö kvalitetsnormer inte uppfylls ingripa med stöd av miljöbalkens tillsynsbestämmelser och allmänna hänsynsregler mot fartyg även om dessa redan uppfyller de krav som ställs på fartygen i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Det är däremot normalt sett inte möjligt att ingripa mot fartyg med stöd av bestämmelserna om miljöfarliga verksamhet i 9 kap. miljöbalken eftersom driften av fartyg inte är en sådan verksamhet som omfattas av det begreppet.

Tänkbara normkonflikter mellan miljöbalken och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg uppmärksammades inte särskilt vid miljöbalkens införande. Vi anser i princip att det saknas skäl att se annorlunda på förhållandet mellan miljöbalken och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg än det mellan balken och bestämmelserna i luftfartslagen. Att det internationella regelverket inte hindrar att man i vissa fall kan ställa högre eller andra krav än vad som följer av MARPOL ändrar inte denna bedömning. Det kan dock ändå finnas anledning att närmare överväga frågan om hur de olika lagstiftningarna förhåller sig till varandra.

Tillsynen inom kommunen över miljö- och hälsoskyddet enligt miljöbalken utövas av kommunerna. Även om centrala myndigheter ger tillsynsvägledning och det finns andra mekanismer för att åstadkomma en enhetlig tillsyn över landet är det möjligt att det i olika delar av landet anvisas olika tekniska lösningar i ärenden enligt miljöbalken. Detta är i sig inte tillfredställande vare sig i förhållande till fartygsverksamhet eller andra typer av verksamhet. Det kan vidare ifrågasättas om kommunerna har den kunskap som krävs för att säkerställa att de krav som de kan komma att ställa med stöd av miljöbalken inte påverkar fartygssäkerheten. Detta kan, enligt vår mening, vara problematiskt och frågan om vilka krav som kan ställas på fartyg med stöd av miljöbalken behöver därför analyseras.

För att åstadkomma en nationell samordning har Transportstyrelsen tidigare föreslagit att krav på fartygs miljövårdighet inte får ställas med stöd av miljöbalken. Transportstyrelsen har föreslagit att det skulle ske genom att en bestämmelse införs i lagen om förorening från fartyg som innebär att möjligheten att ställa krav avseende fartygs konstruktion, utrustning eller drift endast tillkommer Transportstyrelsen.

Det går inte att bortse från att, i likhet med situationen i det angivna rättsfallet, ett eller flera fartyg kan bidra till att miljö kvali-

tetsnormer överskrids inom vissa begränsade geografiska områden – även om den faran väsentligt minskat allt eftersom det internationella regelverket när det gäller luftföroreningar utvecklats. Även i framtiden kan det komma att uppstå situationer när kommuner kan ha behov av att ingripa mot fartygstrafik inom ett begränsat område om exempelvis en miljö kvalitetsnorm inte uppfylls eller hälsosituationen annars påverkas negativt. I en sådan situation där lokala miljöintressen ställs mot ägarens krav på att fartyget ska kunna brukas överallt om det uppfyller de generella krav som lagen om åtgärder mot förorening fartyg ställer är det inte lämpligt att miljökrav som berör fartygs konstruktion, utrustning eller drift endast tillkommer Transportstyrelsen.

En skäligen avvägning mellan intresset av att fartyg kan brukas överallt och intresset av att kunna ingripa med stöd av miljöbalken om miljö kvalitetsnormer inte uppfylls eller om det behövs för att skydda hälsa och miljö skulle kunna vara att krav på fartygs konstruktion och utrustning uteslutande regleras i lag om åtgärder mot förorening från fartyg. En sådan lösning skulle innebära att krav alltså inte ska kunna ställas med stöd av miljöbalken eftersom sådan krav kan komma att riskera fartygs säkerhet. Lösningen skulle dock vara svår att förena med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och kunna få konsekvenser vid tillämpningen av reglerna i 2 kap. miljöbalken som är svåra att överblicka. Den skulle också riskera att leda till oönskade resultat ur ett miljö- och hälsoperspektiv. Det är vidare inte motiverat att skilja fartygsverksamhet från andra typer av miljöpåverkande verksamhet. Även sådana verksamheter kan vid en prövning ställa mycket höga krav på tekniskt kompetens och aktualisera viktiga säkerhetsaspekter. Strävan bör vara att höga krav på skydd för hälsa och miljö ska förenas med de självklara kraven på sjösäkerhet för fartyg.

Vad gäller yrkesmässig verksamhet ställs enligt 2 kap. 3 § miljöbalken krav på att bästa möjliga teknik ska tillämpas. I dessa fall utgår bedömningen av vad som är ekonomiskt rimligt från branschförhållanden och inte den aktuella verksamhetsutövarens betalningsförmåga. Enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken ska kravet på bästa möjliga teknik och övriga hänsynsregler gälla i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. Av andra stycket följer att de krav ska ställas som behövs för att en miljö kvalitetsnorm ska följas.

Uttrycket bästa möjliga teknik inrymmer både den använda teknologin och det sätt på vilket anläggningen utformas, uppförs, underhålls, drivs samt avvecklas och tas ur bruk. Tekniken måste från teknisk och ekonomisk synpunkt vara industriellt möjlig att använda inom branschen i fråga (prop. 1997/98:45 del 1 s. 216). Kravet på bästa möjliga teknik är en av miljöbalkens grundprinciper och det kan som utgångspunkt inte anses motiverat att undanta fartyg från detta krav. Bästa möjliga teknik liksom övriga krav enligt 2 kap. miljöbalken innebär inte något annat för fartyg än för andra typer av verksamheter och medför inte att orimliga krav eller krav som innebär fara för exempelvis allmän säkerhet eller sjösäkerhet ska ställas på verksamheten. En teknik vars användning skulle innebära sådan fara kan inte anses vara industriellt möjlig att använda och skulle därmed inte utgöra bästa möjliga teknik i miljöbalkens mening.

Inom ramen för en prövning som rör miljö- och hälsopåverkande aspekter från fartyg är Transportstyrelsens kompetens i fartygstekniska frågor av central betydelse och det måste anses vara en förutsättning för en sjösäkerhetsbedömning av de miljökrav som övervägs att Transportstyrelsen konsulteras i samband med exempelvis ett tillsynsärende enligt miljöbalken. Vi bedömer mot denna bakgrund att risken för att krav kommer att ställas på fartygs konstruktion, utrustning och drift med stöd av miljöbalken som skulle kunna hota sjösäkerheten inom ramen för de intresseavvägningar som ska ske enligt miljöbalken är så små att de inte motiverar att det i lagen införs en bestämmelse som undantar fartyg från miljöbalkens tillämpningsområde.

## 8 Förbud mot förorening från fartyg

### 8.1 Olja

**Bedömning:** Det saknas i lagen ett övergripande förbud mot utsläpp av olja. Nuvarande reglering innebär att det är tillåtet för svenska fartyg att släppa ut olja inom vissa vattenområden. Förbudet mot att släppa ut olja bör utformas så att det gäller oavsett var ett svenskt fartyg befinner sig.

Östersjöområdet nämns särskilt i förbudet mot att släppa ut olja. Omnämmandet är en rest från äldre lagstiftning när det fortfarande fanns fritt hav i Östersjön. Det saknas i dag skäl att särskilt peka ut Östersjöområdet när det gäller förbudet mot att släppa ut olja.

**Förslag:** Av lagen ska direkt framgå att olja inte får släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon samt att olja inte heller får släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp av olja som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen eller i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska dock vara tillåtna.

Grundläggande undantag från förbudet, dvs. utsläpp av olja som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss som i dag finns uppräknade i förordningen ska framgå direkt av lagen.

Övriga undantag som följer av bilaga I till MARPOL om driftsmässiga, tillåtna utsläpp av olja som i dag framgår av förordningen är mycket tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Undantagen kan ges av Transportstyrelsen.

## Bakgrund

Kustbevakningen för sedan år 1970 statistik över antalet registrerade oljeutsläpp. Av statistiken framgår att antalet registrerade oljeutsläpp var som störst i mitten av 1990-talets med nästan 500 registrerade utsläpp. Därefter minskade antalet upptäckta utsläpp fram till 2003 då 219 utsläpp registrerades. Inför 2004 tilldelades Kustbevakningen en budgetförstärkning för att bland annat kunna intensifiera miljöövervakningen. Detta resulterade i att det under 2004 upptäcktes 342 utsläpp. År 2009 var antalet registrerade utsläpp 288. Kustbevakningen angav i årsredovisningen 2008 att nästan hälften av antalet konstaterade utsläpp uppgår till maximalt en liter. Under de senaste åren har Kustbevakningen konstaterat att utsläppen från fartygstrafiken ute till sjöss blivit både färre till antalet och mindre till volymer.

Utöver de konstaterade utsläppen finns dock ett stort mörkertal. Vad gäller antal och volymer bedöms de faktiska utsläppen inom svensk ansvarszon kunna uppgå till det dubbla av vad som registrerats. Oljerester från fartygsdrift blandas ofta upp med rengörings- eller lösningsmedel så att de hinner lösas upp innan de upptäcks och registreras av Kustbevakningen. Antalet bekämpningsinsatser till sjöss har i stort sett varit oförändrat under perioden, eftersom volymerna olja i flertalet operationella utsläpp varit för små för att medge en effektiv bekämpningsinsats. I ett längre perspektiv har de större operationella utsläpp från tankrengöring minskat kraftigt. En viktig anledning till detta torde vara de internationella reglerna om fartygens konstruktion och utrustning (system för s.k. crude oil washing samt segregerade ballasttankar). Kustbevakningen anser i dag att målet med att sjöfartens utsläpp i svensk ansvarszon ska vara försumbara ur ekologisk synvinkel är så gott som uppnått, men att det fortlöpande krävs en hög övervakningsgrad för att bibehålla detta.

## Rättslig reglering

### MARPOL

Bestämmelser om utsläpp av olja finns i regel 4, 15 och 34 i bilaga I till MARPOL. Av regel 4 framgår att regel 15 och 34 inte ska tillämpas på utsläpp av olja som är en följd av i regeln uppräknade nödsituationer av olika svårighetsgrad.

Regel 15 i bilaga I till MARPOL gäller samtliga fartyg och inledningsvis anges att utsläpp av olja som inte sker i enlighet med i artikeln angivna förutsättningar ska vara förbjudet. I regeln anges därefter i vilka fall utsläpp är tillåtet. Mycket kortfattat innebär det att utsläpp är tillåtet när fartyget är under gång, oljan eller den oljehaltiga blandningen passerar någon form av behandlings- och kontrollsystem för separering av olja, utflödet har ett oljeinnehåll som utan utspädning uppgår till högst 15 ppm (parts per million) samt att oljan inte härrör från lasten eller slagen i lastpumptrummet.

Regel 34 i bilaga I till MARPOL gäller bara oljetankfartyg och behandlar utsläpp av olja från lastutrymmet. Inledningsvis slås fast att utsläpp som inte sker i enlighet med i regeln angivna förutsättningar ska vara förbjudna. Därefter anges under vilka förutsättningar utsläpp får ske. Utsläpp av oljelastrester får dock bara ske utanför de s.k. specialområdena som bland annat innefattar Östersjön.

### Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott ska enligt artikel 3.1 gälla i enlighet med internationell rätt för utsläpp av förorenande ämnen i en medlemsstats inre vatten, territorialhav, exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon, sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av havsrättskonventionens regler för genomfartstrafik, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund samt det fria havet.

Enligt artikel 4 ska medlemsstaterna se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som omfattas av direktivet betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligt eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. Av artikel 5 a framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att överträdelser i den mening som avses i artikel 4 betraktas som brott.

Enligt artikel 5.1 ska utsläpp av förorenande ämnen i något av de vattenområden som omfattas av direktivet inte betraktas som överträdelser om de är tillåtna enligt bestämmelserna i bilaga 1 MARPOL.

## Svensk reglering

I 2 kap. 2 § första stycket lagen anges att inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden får olja inte släppas ut från fartyg. Lagen kompletteras av 2 kap. 5 § andra och tredje stycket förordningen där det anges att fartyg inte får släppa ut olja inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen samt att fartyg inte får släppa ut olja på det fria havet. I 2 kap. 5 § fjärde stycket framgår vidare utöver vad som sägs i 2 kap. 2 § lagen eller i 2 kap. 5 § andra och tredje styckena förordningen får svenska fartyg inte släppa ut olja inom specialområde.

I 2 kap. 8–14 §§ förordningen finns ett antal undantag från förbuden att släppa ut olja. Av 2 kap. 8 förordningen framgår att förbuden i 2 kap. 2 § första stycket lagen och 2 kap. 5 § förordningen inte gäller inte i fråga om fritidsfartyg (se avsnitt 11). Detta undantag är ett inte grundat på bestämmelserna i MARPOL. Övriga undantag följer av bestämmelserna i bilaga I till MARPOL.

## Vår bedömning

Förbudet mot att släppa ut olja i havet eller andra vattenområden återfinns dels i lagen dels i förordningen. Utformningen gör att det i lagen saknas ett övergripande förbud mot utsläpp av olja.

Det har tidigare diskuterats om det i lagen bör införas ett totalförbud mot utsläpp av olja oavsett koncentration inom Sveriges sjöterritorium. (SOU 1998:158 s. 378). Regeringen ställde sig dock avvisande till förslaget (Prop. 2000/01:139 s. 141) med motiveringen att frågan om ett totalförbud är omgärdad av alltför många oklarheter för att något förslag i denna del ska kunna genomföras. Regeringen avsåg istället att ge Naturvårdsverket i uppdrag att i samarbete med Sjöfartsverket, följa utvecklingen av ny teknik för rening av oljehaltigt vatten och detektion av låga oljehalter samt inom två år presentera en utvärdering från miljösynpunkt av tillämpningen och effekterna av den nuvarande regleringen i fråga om tillåtna utsläpp av länsvatten innehållande oljehalter på upp till och med 15 ppm.

Kustbevakningen har gett uttryck för att utsläppen av olja från sjöfarten i svenska farvatten numera är i det närmaste ekologiskt försumbara. Regelverket fyller således i denna del sin uppgift väl.

Vi avstår därför från att i detta sammanhang överväga om ett totalförbud mot utsläpp av olja i svenska farvatten bör införas. Det kan dock konstateras att dagens regelverk ändå bör få en annan utformning.

Reglerna 15 och 34 i bilaga I till MARPOL är uppbyggda så att utsläpp av olja är förbjudet om det inte sker under de förutsättningar som anges i artiklarna. Förbudet är inte begränsat till några bestämda geografiska områden även om förutsättningarna för att få släppa ut olja kan variera mellan olika områden.

En noggrann genomgång av den svenska regleringen ger vid handen att det är tillåtet att släppa ut olja från svenska fartyg i andra länders, som inte är medlemmar i EU, territorialvatten och ekonomiska zon när det inte sker inom ett specialområde. Frågan är kanske av begränsad praktisk betydelse men vi anser ändå att förbudet bör utformas så att även denna situation täcks eftersom det följer av direkt av bestämmelserna i MARPOL.

I lagen anges särskilt att utsläpp av olja inom Östersjöområdet är förbjudet. Östersjöområdet omnämns inte i samband med några andra utsläpp. När det gäller övriga förbud mot utsläpp av skadliga ämnen som finns i förordningen och Transportstyrelsens (TSFS 2010:96) föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg så gäller de bara fartyg som befinner sig på svenskt sjöterritorium och i ekonomisk zon samt svenska fartyg varhelst de befinner sig. Förbudet mot utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen i bulk gäller dock andra för alla fartyg på EU länders inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon.

Att Östersjöområdet särskilt anges i förbudet mot utsläpp av olja är en rest från 1976 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet som genomförde bland annat 1974 års Östersjökonvention. I denna konvention angavs särskilt att konventionen inte omfattade en stats inre vatten. När Östersjökonventionen tillkom fanns det fortfarande fritt hav i Östersjön. Konvention innehöll en lång rad bestämmelser om förhindrande av förorening från fartyg. Vid genomförandet av konvention angavs också följdriktigt att med Östersjöområdet avsågs inte stats inre vatten (prop. 1975/76:5 s. 93).

I Östersjöområdet finns det i dag inget fritt hav. Östersjöområdet innesluts till stor del av länder som är medlemmar i EU. Ryssland som inte är medlem i EU har dock i Östersjön både inre vatten, territorialhav och ekonomisk zon.



När den nuvarande lagen infördes anpassades definitionen av Östersjöområdet till definitionen av specialområdet ”Östersjöområdet” i bilaga I till MARPOL. Det angavs (prop. 1979/80:167 s. 119) att med Östersjöområdet avsågs allt vatten i Östersjön och inloppen till denna, begränsade av latitudparallellen till Skagen och omfattar således även bukter, vikar, hamnar etc. Det uppmärksammades inte särskilt vad detta innebar för lagens tillämpningsområde och svensk jurisdiktion.

Östersjökonventionen har upphävts och ersatts av Helsingforskonventionen. En viktig skillnad mellan konventionerna är Helsingforskonvention även ska tillämpas på stats inre vatten. Helsingforskonvention innehåller inte några särskilda regler om förbud mot utsläpp av olja. Konvention anger istället i denna del av fördragslutande parter ska tillämpa MARPOL. MARPOL kräver att Sverige genomför MARPOL:s bestämmelser beträffande fartyg som står under svensk jurisdiktion. Såvitt avser Östersjöområdet – även om det är ett av flera specialområden i bilaga I till MARPOL – ställs inga särskilda krav på genomförande.

Den nuvarande lagen ger de facto uttryck för att Sverige har jurisdiktion över alla fartyg inom Östersjöområdet vilket i sig är folkrättsligt tveksamt. Det finns vidare inga särskilda regler för Östersjöområdet – annat än att det är ett specialområde – enligt MARPOL. Vi kan därför inte se att det är motiverat att särskilt förbjuda utsläpp av olja från fartyg i Östersjöområdet.

Vi föreslår därför att det i lagen anges att det är förbjudet att släppa ut olja om det inte sker på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Förbudet ska utformas så att det bara träffar fartyg som står under svensk jurisdiktion. Detta innebär att svenska fartyg varhelst de befinner sig ska omfattas av förbudet (flaggstatsjurisdiktion) liksom fartyg som befinner sig på svenskt sjöterritorium och i svensk ekonomisk zon (kuststatsjurisdiktion).

Direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott kräver vidare att Sverige förbjuder utsläpp av olja även på andra EU medlemsstaters inre vatten, territorialhav, exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon, sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av havsrättskonventionens regler för genomfartstrafik, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund samt det fria havet. Detta måste anges särskilt i lagen.

Det bör vidare vara så att grundläggande undantag från förbudet, dvs. utsläpp av olja som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss framgår av lagen. Övriga undantag som följer av MARPOL om driftsmässiga, tillåtna utsläpp av olja är mycket tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Dessa kan med fördel ges av Transportstyrelsen. Detta innebär att regleringen av specialområden som i dag finns i förordningen i framtiden kommer att finnas i Transportstyrelsens föreskrifter.

## 8.2 Förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk

**Förslag:** Förbudet mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk som i dag finns i förordningen ska lyftas upp till lagen. I lagen ska det finnas ett övergripande förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk om utsläppet inte sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen eller i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Grundläggande undantag från förbudet dvs. utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss bör framgå av lagen.

Övriga undantag om driftsmässiga tillåtna utsläpp som följer av MARPOL är i likhet med undantagen från förbudet mot utsläpp av olja mycket tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Undantagen står i dag angivna i förordningen men kan ges av Transportstyrelsen.

### Bakgrund

Den antals- och volymmässiga omfattningen av utsläpp av kemikalier är svår att uppskatta. Någon statistik över dessa utsläpp – liknande den som finns beträffande oljeutsläppen – förs inte. Endast ett begränsat antal fall av kemikalieutsläpp från fartyg finns registrerade. Ett sådant utsläpp inträffade i Landskrona år 1976, då cirka 160 ton ammoniak rann ut vid lossning. Ytterligare ett utsläpp inträffade år 1996 då ett portugisiskt tankfartyg släppte ut xylene i Göta Älv vilket innebar att vattentäkten tillfälligt stängdes.

År 2000 kolliderade och sjönk ett fartyg lastat med 600 ton saltsyra i Öresund. Detta utsläpp orsakade i sig ingen skada. Kustbevakningen anser att utsläppen av skadliga kemikalier i likhet med utsläppen av olja är försumbara.

## Rättslig reglering

### MARPOL

Bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk finns i regel 3 och 13 i bilaga II till MARPOL. Regel 3 innebär att kraven på utsläpp inte gäller i de nödsituationer som närmare anges i bestämmelsen.

I regel 13 i bilaga II till MARPOL som gäller samtliga fartyg anges inledningsvis att utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk av kategori X, Y och Z är förbjudet om det inte sker i enlighet med de bestämmelser som slås fast i regeln. Därefter följer detaljerade bestämmelser som anger under vilka förutsättningar lastrester av skadliga flytande ämnen i bulk får släppas ut.

### Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott gäller förutom olja även skadliga flytande ämnen i bulk. Detta innebär att Sverige har en skyldighet att betrakta det som ett brott om otillåtet utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk sker på en medlemsstats inre vatten, territorialhav, exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon.

### Svensk rätt

Lagen innehåller inte några särskilda bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk. Det generella bemyndigandet i 2 kap. 3 § ger dock regeringen eller den myndighet som regeringen utser möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

Bemyndigande har använts för att i 2 kap. 20–31 §§ förordningen meddela bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk. Av 2 kap. 20 § förordningen framgår att fartyg inte får släppa ut skadliga flytande ämnen av kategori X, Y eller Z inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon som tillhör Sverige eller en annan medlemsstat i Europeiska unionen samt att fartyg inte får släppa ut skadliga flytande ämnen av kategori X, Y eller Z på det fria havet. Förbuden gäller även när barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar innehåller skadliga flytande ämnen i bulk. I kap. 22 § förordningen anges de undantag som följer av regel 3 i bilaga II till MARPOL 73/78. Därefter följer i 2 kap. 23–31 §§ bestämmelser om när utsläpp av skadliga flytande ämnen av kategori X, Y eller Z är tillåtet.

### Vår bedömning

Förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen i bulk finns samlade i förordningen. Vi har tidigare gett uttryck för att ambitionen bör vara att samla likartade bestämmelser på samma nivå normhierarkin. Regleringen av utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk i bilaga II till MARPOL liknar den av olja, dvs. den består av ett övergripande förbud mot utsläpp som inte sker i enlighet med regel 13 i bilaga II.

Bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen i bulk bör utformas på liknande sätt som bestämmelserna om olja. I lagen ska det finnas ett övergripande förbud mot att släppa ut skadliga flytande ämnen i bulk om utsläppet inte sker på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Direktiv 2005/35 om åtgärder mot förorening från fartyg kräver vidare att Sverige förbjuder utsläpp av skadliga ämnen i bulk även på andra EU medlemsstaters inre vatten, territorialhav, exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon, sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av havsrättskonventionens regler för genomfartstrafik, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund samt det fria havet. Detta måste anges särskilt i lagen.

Grundläggande undantag från förbudet dvs. utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss bör framgå av lagen. Övriga undantag som följer av MARPOL om tillåtna utsläpp är i likhet

med olja mycket tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Dessa kan med fördel ges av Transportstyrelsen.

### 8.3 Förbud mot utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form

**Förslag:** I lagen ska det finnas bestämmelser om när det är tillåtet att lämna skadliga ämnen i förpackad form överbord.

#### Bakgrund

Det saknas statistik över utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form. De senaste tio åren har det dock skett olyckor eller tillbud rörande fartyg som transporterat kemikalier i förpackad form.

Under år 2004 upptäcktes en container flytande utanför Vinga. Containern visade sig ha flutit upp efter att ha legat på havsbotten i cirka 30 år. Containern bärgades och konstaterades innehålla sojaolja i plåtkärl. De länsor som användes vid räddningsoperationen självantände emellertid efteråt och containern antas därför även ha innehållit någon kemikalie.

Vid lastning av fartyget Stena Carrier i mars 2003 fastnade en tankcontainer på ombordkörningsrampen i Göteborgs hamn och en defekt ventil började läcka. Cirka tio liter av tankens innehåll (etylendiamin, en frätande och brandfarlig vätska) läckte ut. Lastningen avbröts och räddningstjänsten kallades till platsen och sanerade området.

#### Rättslig reglering

##### MARPOL

Bestämmelser om utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form finns i regel 7 i bilaga III till MARPOL. Där anges att det ska vara förbjudet att kasta farliga ämnen i förpackad form överbord utom när det är nödvändigt för att tillgodose fartygets säkerhet eller för att rädda liv till sjöss. Vidare ska ändamålsenliga åtgärder, baserade på de skadliga ämnernas fysikaliska, kemiska och biologiska egenska-

per, vidtas för att reglera att läckage sköljs överbord. Åtgärderna får inte äventyra säkerheten för fartyget eller personer ombord.

### Svensk rätt

Lagen innehåller inte några särskilda bestämmelser om utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form. Det generella bemyndigandet i 2 kap. 3 § ger dock regeringen eller den myndighet som regeringen utser möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja.

Regeringen har i 1 kap. 2 § tredje stycket förordningen bemyndigat Transportstyrelsen att meddela sådana föreskrifter som avses i 2 kap. 3 § lagen och som avser förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än skadliga flytande ämnen i bulk.

Transportstyrelsen har i 10 kap. 8 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) mot förorening från fartyg föreskrivit att skadliga ämnen i förpackad form inte får lämpas överbord om det inte är nödvändigt för att tillgodose fartygets säkerhet eller för att rädda liv till sjöss.

I 10 kap. 9 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd mot förorening från fartyg anges att ändamålsenliga åtgärder, baserade på de skadliga ämnernas fysikaliska, kemiska och biologiska egenskaper, ska vidtas för att reglera att läckage sköljs överbord. Åtgärderna får inte äventyra säkerheten för fartyget eller personer ombord.

### Vår bedömning

Lag och förordning saknar helt bestämmelser om när skadliga ämnen i förpackad form får lämpas överbord. Vår utgångspunkt är att samla alla grundläggande förbud i lagen. Bestämmelserna om när skadliga ämnen i förpackad form får lämpas överbord är så grundläggande att de bör föras till lagen.

## 8.4 Förbud mot utsläpp av toalettavfall

**Bedömning:** Förbudet mot utsläpp av toalettavfall finns i dag i Transportstyrelsens föreskrifter. Förbudet är så grundläggande att det ska finnas i lagen.

**Förslag:** I lagen ska det finnas ett övergripande förbud mot utsläpp av toalettavfall om utsläppet inte sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen eller i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Grundläggande undantag från förbudet dvs. utsläpp av toalettavfall som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss bör framgå av lagen.

Övriga undantag som följer av MARPOL om tillåtna utsläpp är tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Undantagen kan – som i dag – ges av Transportstyrelsen.

### Bakgrund

#### Sjöfartens utsläpp

Säkra siffror på sjöfartens utsläpp av toalettavfall saknas. I rapporten "Estimated nutrient load from waste waters originating from ships in the Baltic Sea area – updated 2009." som bland annat varit underlag för Helcom ländernas målsättning att helt förbjuda utsläppen anges att det finns betydande skillnader i de studier som tidigare gjorts och de data som ligger till grund för rapporten samt att de siffror som presenteras i rapporten bara ska användas för att få en uppfattning av sjöfartens bidrag till det totala till kväve och fosfortillskottet till Östersjön. Rapporten anger att sjöfarten i Östersjön totalt bidrar med 119 ton fosfor per år av vilket färjor och kryssningsfartyg bidrar med 38 ton vardera och lastfartyg bidrar med 44 ton. Sjöfartens utsläpp av fosfor genom toalettavfall motsvarar 0.03 procent av den fosfor som tillförs Östersjön.

#### Fritidsbåtars utsläpp

Enligt Båtlivsundersökning 2010 är 102 000 båtar eller lite färre än var tionde båt utrustade med toalett ombord. Av olika konstruktioner är "Fast toalett med tank som töms enbart till sjön" van-

ligast. Även ”Fast toalett med direktutsläpp” och ”Bärbar toalett” är ganska vanliga. Av undersökningen framgår att många av de båtägare som har toalett ombord undviker i möjligaste mån att använda den.

Fritidsbåtars utsläpp av toalettavfall uppskattas motsvara 3,7 ton fosfor per år, vilket utgör 13 procent av den urin och de fekalier som båtlivsutövarna producerar (Prop. 2008/2009:170 s. 146). Detta kan sättas i relation till att utsläppsmängden från Sverige är drygt 3 300 ton fosfor per år. Skadan av ett kilo fosfortillskott från fritidsbåtar i bedöms dock genomsnitt vara större än ett ”genomsnittligt” kilo fosfortillskott till Östersjön. Det beror på att fritidsbåtssäsongen sammanfaller med den tid på året då algernas tillväxt är som mest intensiv. All överskottsnäring som hamnar i havet används direkt av växande alger och det kväve och det fosfor som finns i toalettavfall är lätt åtkomligt för algerna. Fritidsbåtarna rör sig dessutom till stor del i inner- och mellanskärgården, där belastningen redan är hög och där ett långsamt vattenutbyte leder till att näringsämnen koncentreras.

## Rättslig reglering

### MARPOL

Bestämmelser om utsläpp av toalettavfall finns i regel 3 och 11 i bilaga IV till MARPOL. Bilaga IV till MARPOL ska enligt regel 2 tillämpas på i huvudsak fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 och fartyg med en bruttodräktighet om mindre än 400 som är certifierat för att ta mer än 15 personer. Regel 2 undantar vissa äldre fartyg från MARPOL:s regler om utsläpp av toalettavfall.

Regel 3 i bilaga IV anger att bestämmelserna om utsläpp som finns i regel 11 inte gäller utsläpp av toalettavfall som är nödvändigt fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller utsläppet är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning under förutsättning att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet. Bestämmelser om andra utsläpp finns i regel 11 som inledningsvis anger att utsläpp av toalettavfall är förbjudet utom i de fall som anges i regeln. Detta innebär i korthet att desinficerat och finfördelat toalettavfall som lagrats får släppas ut på ett avstånd mer än tre nau-



tiska mil från land och toalettavfall som lagrats får släppas ut på ett avstånd mer än 12 nautisk mil även om det inte desinficerats och finfördelats. Toalettavfall får även släppas ut om fartyget har en certifierad reningsanläggning för behandling av toalettavfall. Avslutningsvis anger regel 11 att det alltid är tillåtet att släppa ut toalettavfall från ett fartyg om det befinner sig i farvatten under en stats jurisdiktion och den staten tillåter utsläppet.

### Helsingforskonventionen

Regel 5 i bilaga IV till i den reviderade Helsingforskonvention kräver att fartyg – även fritidsbåtar – som har toalett ombord men som inte omnämns i regel 2 i bilaga IV till MARPOL ändock ska omfattas av regel 3 och 11 i bilaga IV till MARPOL, dvs. reglerna om utsläpp av toalettavfall.

### Svensk rätt

Transportstyrelsen har med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 3 § lagen och 1 kap. 2 § tredje stycket förordningen meddelat föreskrifter om utsläpp av toalettavfall som är tillämpliga på fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet om minst 400 och däröver, fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet om mindre än 400 som är certifierat för att ta mer än 15 personer, och fartyg i nationell fart med installerad toalett.

Av 11 kap. 4 § Transportstyrelsens (TSFS 2010:96) föreskrifter och allmänna råd mot förorening från fartyg framgår att utsläpp av toalettavfall inte får ske inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

Av 11 kap. 5 § föreskrifterna framgår att fartyg får, trots förbudet i 11 kap. 4 §, släppa ut toalettavfall under vissa angivna förhållanden som följer av regel 11 i bilaga IV till MARPOL. Finfördelat och desinficerat toalettavfall får släppas ut på ett avstånd av mer än 3 nautiska mil från närmaste land om ett godkänt system med finfördelning och desinficering för tillfällig magasinering av toalettavfall. Toalettavfall som inte är finfördelat eller desinficerat men som har magasineras i uppsamlingstank för toalettavfall eller toalettavfall som härrör från utrymmen med levande djur får släppas ut på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land

om det sker med måttligt flöde när fartyget är under gång med en fart av minst fyra knop. Toalettavfall får även släppas ut om fartyget har en certifierad reningsanläggning för behandling av toalettavfall om resultat från provning av reningsanläggningen finns dokumenterade i fartygets internationella toalett föroreningscertifikat, och utsläppet inte ger upphov till synliga, flytande, fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet.

Toalettavfall får enligt 11 kap. 6 § föreskrifterna släppas ut från fartyg om det är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller om utsläppet är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst för att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet.

Slutligen får svenska fartyg i internationell trafik släppa ut toalettavfall om fartyget befinner sig i farvatten under en annan stats jurisdiktion och den staten tillåter utsläppet vilket framgår av 11 kap. 7 § föreskrifterna.

### **Minskade utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg och handelsfartyg**

I regeringens skrivelse Åtgärder för levande hav (skr. 2009/10:213) tar regeringen upp frågan om minskade utsläpp från passagerarfartyg och handelsfartyg. Av skrivelsen framgår att som en del i Helcoms aktionsplan har Sverige tillsammans med övriga Östersjöstater ansökt hos IMO om skärpta regler för kryssningsfartygs och passagerarfärjors utsläpp av toalettavfall i Östersjön. Målet är att helt förbjuda utsläppen. Enligt förslaget tillåts dessa fartyg som alternativ ha en reningsanläggning ombord som även renar utsläppen av kväve- och fosforföreningar. En ansökan har godkänts av Helcom, skickats in till IMO:s miljöskyddskommitté och behandlats där i mars 2010. Majoriteten av IMO:s medlemsstater var positiva till förslaget, men flera hade farhågor om bland annat mottagningsanordningarnas kapacitet och tillgången till adekvata reningssystem. Östersjöstaterna ombads återkomma med kompletterande information, som tar hänsyn till dessa aspekter.

Vissa kategorier av fartyg (t.ex. lastfartyg) har inte tillräcklig tank- och pumpkapacitet och skulle behöva genomgå konstruktionsändringar för att behålla toalettavfallet ombord så att de kan att lämna avfallet till mottagningsanordning. Antalet personer på

dessa fartyg är litet och effekten på miljön av toalettavfallsutsläpp från sådana fartyg bör utvärderas av Östersjöstaterna i ett andra steg. Regeringen anser att Sverige bör ta initiativ till en sådan utredning och har gett Transportstyrelsen i uppdrag att initiera en översyn i samverkan med övriga Östersjöstater. Uppdraget ska delrapporteras i april 2011 och slutrapporteras i april 2012. Regeringen avser att driva att handelssjöfarten ska omfattas av skärpta regler för utsläpp av toalettavfall i Östersjön genom Helcom och IMO.

### **Regeringens uppdrag den 23 juni 2010 dnr N2009/9395/TE**

Regeringen har givit Transportstyrelsen i uppdrag att genomföra ett förbud av utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar i svenskt territorialvatten senast den 1 mars 2012.

Regeringen anförde bland annat följande. Regeringen anser att ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar ska införas som regeringen angett i skrivelsen Åtgärder för levande hav (skr. 2009/2010:213). Liksom Transportstyrelsen finner regeringen att myndigheten redan i dag har mandat att genomföra erforderliga föreskriftsändringar.

Ett antal länder i Sveriges närområde har infört förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Finland har infört förbud utan undantag i nationell lagstiftning, dock kan dispens sökas för en enskild fritidsbåt. I Tyskland undantas alla båtar byggda före den 1 januari 1980 från konstruktionskraven. Vidare undantas båtar av en viss storlek (längd mindre än 11,5 meter och bredd mindre än 3,8 meter) som är byggda mellan den 1 januari 1980 och den 1 januari 2003. I Danmark undantas alla fritids båtar byggda före den 1 januari 1980 från konstruktionskraven. Båtar byggda mellan den 1 januari 1980 och den 1 januari 2000 undantas också om de är kortare än 10,5 meter eller smalare än 2,8 meter. Övriga fritids båtar och fritidsbåtar byggda efter den 1 januari 2000 omfattas av konstruktionskravet. Regeringen anser att liknande undantag bör införas i Sverige. Förbudet kommer att omfatta drygt 10 procent av fritidsbåtslivet. Övriga är beroende av toaletter på land. Vid införandet av ett förbud är det viktigt att berörda upplever kravet som rimligt och noga avvägt.

## Vår bedömning

Bestämmelser om utsläpp av toalettavfall återfinns i svensk rätt i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd mot förorening från fartyg.

Reglerna i bilaga IV till MARPOL bygger som reglerna om utsläpp av olja och skadliga ämnen i bulk på principen att allt som inte är uttryckligen tillåtet är förbjudet. Reglerna i MARPOL om när det är tillåtet att släppa ut toalettavfall är inte lika tekniska och omfattande som när det gäller olja och flytande skadliga ämnen i bulk. Det skulle därför kunna övervägas om samtliga regler skulle ges samlad i lag eller förordning.

Som vi redogjort för ovan pågår ett arbete med att minska utsläppen av toalettavfall Östersjöområdet. Arbetet omfattar såväl fritidsbåtar som passagerarfartyg och handelsfartyg. Detta innebär att det internationella regelverket om utsläpp av toalettavfall kan komma att bli mer tekniskt och att olika regler kan komma att gälla för olika vattenområden.

Den föreslagna reglering bör ta hänsyn till detta så att kommande ändringar ryms inom ramen för det regelverk som vi nu föreslår. Genom att utforma regelverket på samma sätt som förbudet mot utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen i bulk uppnås det. I lagen bör det finnas ett generellt förbud mot utsläpp av toalettavfall från fartyg. Förbudet ska inte vara begränsat till att bara gälla vissa typer av större fartyg som i dag. Sverige har genom Helsingforskonventionen åtagit sig att inte göra någon sådan skillnad på fartyg. Grundläggande undantag från förbudet dvs. utsläpp av toalettavfall som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss bör framgå av lagen. Övriga undantag som följer av MARPOL om driftsmässiga tillåtna utsläpp är kan med fördel ges i Transportstyrelsens föreskrifter. På så sätt kommer framtida skärpning av det internationella regelverket kunna genomföras i Transportstyrelsens föreskrifter.

## 8.5 Förbud mot utsläpp av fast avfall

**Bedömning:** Förbudet mot utsläpp av fast avfall finns i Transportstyrelsens föreskrifter. Förbudet är så grundläggande att ska finnas i lagen.

Inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon råder enligt bilaga V till MARPOL förbud mot att släppa ut annat fast avfall än matavfall.

**Förslag:** I lagen ska det därför finnas ett övergripande förbud mot utsläpp av fast avfall om utsläppet inte sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen eller i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Förbudet ska även omfatta fritidsfartyg.

Grundläggande undantag från förbudet dvs. utsläpp av fast avfall som är nödvändiga för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss ska framgå av lagen.

Övriga undantag som följer av MARPOL om driftsmässiga, tillåtna utsläpp är tekniska till sin natur och delvis knutna till i vilket vattenområde utsläppen sker. Undantagen kan ges i Transportstyrelsens föreskrifter.

## Bakgrund

### Gällande rätt

Bestämmelser om utsläpp av fast avfall finns i bilaga V till MARPOL. Med fast avfall avses enligt definitionen i regel 1 i bilaga V till MARPOL mat-, hushålls- och driftsavfall med undantag av färsk fisk och delar därav, som uppstår under fartygets normala drift och förmodas avlägsnas löpande eller periodiskt, med undantag för de ämnen som annars är definierade eller förtecknade i MARPOL.

Av regel 2 i bilaga V till MARPOL framgår att bilagan gäller alla fartyg om inte det uttryckligen framgår annat.

Regel 3 i bilaga V till MARPOL handlar om utsläpp av fast avfall generellt. Där framgår att utsläpp av allt avfall av plast såsom tågvirke och fisknät av syntetmaterial, avfallssäckar av plast samt aska från förbränning av plastprodukter som kan innehålla rester av tungmetaller eller andra giftiga ämnen är förbjudet. Det är tillåtet att släppa ut fast avfall som inte är av plast eller utgör aska från förbränning av plastprodukter som kan innehålla rester av tungmetaller eller andra giftiga ämnen. Utsläpp ska ske så långt från land som möjligt. Utsläpp är förbjudet om avståndet till närmaste land är mindre än 25 nautiska mil i fråga om ströbrädor samt garnering och förpackningsmaterial som flyter, och 12 nautiska mil i fråga om

matavfall och fast avfall såsom pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor och porslin. Matavfall och fast avfall såsom pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor och porslin får dock alltid släppas om att avståndet till närmaste land är längre än 3 nautiska mil om det passerat genom en sönderdelare eller avfallskvarn.

Regel 4 i bilaga V till MARPOL förbjuder, med vissa undantag för behandlat matavfall, utsläpp av fast avfall från fasta och flytande plattformar som används för utforskning, utvinning och därmed förenad, inte landbaserad, bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar samt från fartyg som befinner sig vid eller inom ett avstånd av 500 meter från en sådan plattform.

Regel 5 i bilaga V till MARPOL gäller utsläpp inom specialområden. Inom specialområden är utsläpp av avfall av plast såsom tågvirke och fisknät av syntetmaterial, avfallssäckar av plast samt aska från förbränning av plastprodukter som kan innehålla rester av tungmetaller eller andra giftiga ämnen, och allt annat fast avfall, såsom pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor, porslin, ströbräddor, garnering och förpackningsmaterial förbjudet. Utsläpp av matavfall inom specialområde får inte ske inom 12 nautiska mil från närmaste land. Utsläppet ska dock alltid ske så långt från land som möjligt. Slutligen gäller särskilda regler för matavfall inom det karibiska området.

Utsläpp av fast avfall som sker i vissa i regel 6 i bilaga V till MARPOL uppräknade nödsituationer omfattas inte av bestämmelserna i regel 3, 4 och 5. Detsamma gäller oavsiktlig förlust av syntetiska fisknät, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att hindra sådan förlust.

## Svensk rätt

Transportstyrelsen har med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 3 § lagen och 1 kap. 2 § tredje stycket förordningen meddelat föreskrifter om utsläpp av fast avfall. Av 1 kap. 1 § andra stycket Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg följer att föreskrifterna inte gäller för fartyg som används uteslutande för fritidsändamål.

I 12 kap. 3–7 §§ i Transportstyrelsen föreskrifter om åtgärder mot förorening från fartyg finns bestämmelser om förbud mot utsläpp av fast avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt inom specialområde. Bestämmelserna genomför regel 5 i

bilaga V till MARPOL. I 12 kap. 7 § Transportstyrelsen föreskrifter om åtgärder mot förorening från fartyg finns en nationell särregel som innebär att fartyg som bedriver industriell fiskhantering inte får släppa ut fisk och skaldjursrester inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Med industriell fiskhantering avses fiskberedning ombord på ett fartyg speciellt avsett för fiskbearbetning.

Regel 3 i bilaga V till MARPOL genomförs i 12 kap. 8 § Transportstyrelsen föreskrifter om åtgärder mot förorening från fartyg som innehåller bestämmelser om förbud mot utsläpp av fast avfall utanför Sveriges sjöterritorium, ekonomiska zon och specialområde.

Bestämmelser om utsläpp av fast avfall från fasta och flytande plattformar som motsvarar regel 4 i bilaga V till MARPOL finns i 12 kap. 9–10 §§ i Transportstyrelsen föreskrifter om åtgärder mot förorening från fartyg.

Undantagen mot förbuden mot utsläpp av fast avfall som följer av regel 6 i bilaga V till MARPOL återfinns i 12 kap. 11 § föreskrifterna.

### Vår bedömning

Bestämmelser om utsläpp av fast avfall är så grundläggande att det i likhet med övriga grundläggande förbud mot utsläpp bör finnas i lagen.

Reglerna om utsläpp av fast avfall i bilaga V till MARPOL är emellertid inte uppbyggda på samma sätt som bestämmelserna i bilaga I–IV om utsläpp. I bilaga V saknas det övergripande förbud mot utsläpp som finns i tidigare bilagor. Det är tvärtemot så att den allmänna huvudregeln i MARPOL är att utsläpp av fast avfall utanför specialområden är tillåtet så länge det inte är fråga om plastprodukter eller aska från förbränning av plastprodukter. Utsläpp får dock bara ske på visst minsta avstånd från land. När det gäller det svenska närområdet är Östersjöområdet och nordväst-europeiska havsområdet specialområden vilket innebär att det råder ett förbud mot att släppa ut fast avfall med ett undantag, matavfall får släppas ut om avståndet till närmsta land överstiger 12 nautiska mil. Detta betyder att det av MARPOL följer ett förbud mot att släppa ut fast avfall inom i princip hela Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Det är fel att konstruera den svenska bestämmelsen efter huvudregeln i MARPOL när regleringen av special-

områden leder till att alla fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon lever under en striktare regim som i princip innebär att utsläpp av fast avfall är förbjudet.

Det bör därför i lagen införas ett totalförbud mot utsläpp av fast avfall samtidigt som det i lagen markeras att utsläpp av fast avfall som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen eller i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är tillåtna. Denna konstruktion ger utrymme för att i föreskrifter ge svenska fartyg som befinner sig på vatten som inte är specialområden sådana lättnader från lagen som följer av regel 3 i bilaga V i MARPOL.

Transportstyrelsens föreskrifter undantar för närvarande fartyg som används uteslutande för fritidsändamål från reglerna om utsläpp av fast avfall. Regler om nedskräpning finns emellertid även i 15 kap. 30 § miljöbalken. Av 29 kap. 7–7 a § miljöbalken framgår att den som med uppsåt eller av oaktsamhet skräpar ned utomhus på en plats som allmänheten har tillträde till eller insyn i döms för nedskräpning till böter eller fängelse högst ett år. Är brottet mindre allvarligt döms istället nedskräpningsförseelse till penningböter. Att kasta en ölfaska i ett vattendrag har t.ex. inte ansetts utgöra nedskräpning (RH 1988:44). Genom att fritidsfartyg inte omfattas av förbudet mot utsläpp av fast avfall kan de oförhindrat sänka fast avfall i sjön så länge det inte sker i strid med miljöbalkens förbud mot nedskräpning.

Fritidsfartyg omfattas av bestämmelserna om utsläpp i bilaga V till MARPOL. Ett korrekt genomförande av MARPOL förutsätter således att även fritidsfartyg omfattas av förbudet mot utsläpp av fast avfall. Det saknas enligt vår mening skäl att inte tillämpa förbudet även på fritidsfartyg, särskilt då samtliga hamnar ska ha anordningar för att ta emot avfall från fartygen.

De nationella särbestämmelserna om förbud mot utsläpp av fisk- och skaldjursrester från fartyg som bedriver industriell fiskhantering Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som finns i Transportstyrelsen föreskrifter är visserligen en enkel och tydligt regel som skulle lämpa sig för att ge i lagen. Fartyg som bedriver industriell fiskhantering som frekventerar Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon är emellertid få. Förbudet rör således en så udda situation att förbudet redan av denna anledning inte bör ges i lag. Lagen måste dock ge regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer möjlighet att utfärda bestämmelser i frågan.



## 8.6 Luftföroreningar

I bilaga VI till MARPOL finns bestämmelser som ska förhindra luftförorening. I bilagan finns särskilda bestämmelser om utsläpp av ozonnedbrytande ämnen, kväveoxid (NO<sub>x</sub>), svaveloxid (SO<sub>x</sub>) och flyktiga organiska föreningar (VOC). Bilaga VI till MARPOL innehåller också särskilda bestämmelser om förbud mot förbränning ombord på fartyg.

Regel 3 i bilaga VI till MARPOL anger att bilagans bestämmelser om utsläpp inte ska tillämpas i vissa angivna nödsituationer.

### 8.6.1 Ozonnedbrytande ämnen

**Bedömning:** MARPOL:s bestämmelserna om ozonnedbrytande ämnen kan lämpligen genomföras i föreskriftsform.

## MARPOL

Regel 12.2 i bilaga VI till MARPOL anger att utsläpp av ozonnedbrytande ämnen är förbjudet. I bestämmelsen anges särskilt att sådana utsläpp inbegriper avsiktliga utsläpp som sker i samband med underhåll, skötsel, reparation eller avinstallation av anläggningar eller utrustning med undantag av minimala utsläpp i samband med återförande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. Bestämmelsen ska inte tillämpas på hermetiskt slutna anläggningar utan möjlighet till påfyllning av köldmedium eller borttagbara komponenter i hermetiskt slutna anläggningar, som innehåller ozonnedbrytande ämnen. Med ozonnedbrytande ämnen avses de ämnen som definieras i artikel 1.4 i Montrealprotokollet om ämnen som bryter ned ozonskiktet.

## Gällande rätt

I Europaparlamentets och rådets förordningen (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet fastställs regler för produktion, import, export, utsläppande på marknaden, användning, återvinning, återanvändning, regenerering och destruktion av ämnen som bryter ned ozonskiktet, för upp-

giftslämnande i samband med dessa ämnen samt för import, export, utsläppande på marknaden och användning av produkter och utrustning som innehåller eller är beroende av dessa ämnen.

EU förordningen kompletteras av förordningen (2007:846) om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen som innehåller ett generellt förbud att tillverka och använda ozonnedbrytande ämnen i Sverige. Förordningen innehåller också bestämmelser om undantag från de generella förbuden.

MARPOL:s förbud mot utsläpp av ozonnedbrytande ämnen har i svensk rätt ordagrant genomförts i 13 kap. 7 § i Transportstyrelsen föreskrifter om åtgärder mot förorening från fartyg. I föreskriften finns vidare hänvisningar till förordning (2007:846) om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen som delvis kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet.

## Bedömning

Förbudet mot utsläpp av ozonnedbrytande ämnen i MARPOL är visserligen enkelt och entydigt och som sådant passar det väl att föra till lagen. I Sverige och har vi kommit långt med att avveckla användningen av ozonnedbrytande ämnen. Bestämmelsen om förbud mot utsläpp av ozonnedbrytande ämnen tillför i detta sammanhang lite. Det är därför onödigt att föra bestämmelsen till lagen utan den kan genomföras i föreskriftsform.

### 8.6.2 Kväveoxider

**Bedömning:** MARPOL:s regler för att begränsa utsläppen av kväveoxid från fartyg är mycket tekniskt komplicerade och ska genomföras i tre steg de kommande åren. Det ska därför överlämnas till Transportstyrelsen att genomföra dem i föreskriftsform.

Sjöfartens bidrar med en stor del av utsläppen av kväveoxid. Mängden utsläpp av kväveoxid från sjöfarten har de senaste åren dock varit i stort sett konstant.

## MARPOL

Reglerna om kväveoxider i MARPOL ska tillämpas på alla dieselmotorer med en effekt överstigande 130 kW installerade i fartyg byggda efter 1 januari 2000 och alla dieselmotorer med en effekt överstigande 130 kW som genomgår en större ombyggnad den 1 januari 2000 eller senare. Reglerna är dock inte tillämpliga på motorer som är avsedda att användas endast i nödsituationer eller bara för att driva anordning eller utrustning avsedd endast för nödsituationer på det fartyg där den är installerad, eller motorer installerade i livbåtar avsedda att användas endast i nödsituationer. Slutligen kan flaggstaten meddela undantag för fartyg som bara trafikerar flaggstatens vatten om fartyget använder alternativa godkända kontrollåtgärder.

Regel 13.3 i bilaga VI till MARPOL anger att drift av dieselmotorer är förbjuden om utsläppet av kväveoxider överstiger vissa gränsvärden. Gränsvärdet skiljer sig beroende på när fartyget är konstruerat. Regleringen är uppbyggd i tre steg. Steg 1 gäller alla fartyg konstruerade före den 1 januari 2011. Dessa fartyg får släppa ut 17 gram kväveoxid per kilowattimme när motorns varvtal är lägre än 130 varv per minut. Strängare utsläppskrav gäller för fartyg konstruerade efter 1 januari 2011, det s.k. steg 2. Dessa fartyg får släppa ut 14,4 gram kväveoxid per kilowattimme vid ovan nämnda varvtal. Steg 3 innebär slutligen att fartyg som konstrueras efter 1 januari 2016 måste begränsa utsläppet till 3,4 gram kväveoxid per kilowattimme. Högsta tillåtna utsläpp inom de tre stegen varierar vidare i två ytterligare intervall om motorerna körs på ett högre varvtal än 130 varv per minut.

När det gäller fartyg byggda efter den 1 januari 1990 men före den 1 januari 2000 med viss cylindervolym och effekt finns vissa övergångsbestämmelser som ska tillämpas beträffande vissa krav som ska ställas på kväveoxidutsläpp. Vilka utsläpp som tillåts vid drift av motorer är beroende på om motorn behöver genomgå ombyggnad för att uppfylla kraven och om det finns godkända ombyggnadsmetoder att tillgå.

### Svensk rätt

Bestämmelser om drift av motorer för att motverka utsläpp av kväveoxider finns först i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg som är

meddelade med stöd av 2 kap. 3 § lagen och 1 kap. 2 § förordningen. Föreskrifterna återger i 13 kap. 15–33 §§ nästan ordagrant regel 13 i bilaga VI till MARPOL.

## Överväganden

Regleringen av tillåtna utsläpp av kväveoxider från fartyg är viktig från miljösynpunkt. Miljöintresset skulle kunna motivera att bestämmelserna finns i lag men samtidigt är regleringen mycket författnings- och fartygsteknisk till sin natur. MARPOL:s regler är vidare uppbyggd i tre steg som ska genomföras de kommande åren. Genomförandet av bestämmelserna om kväveoxider ska därför överlämnas till Transportstyrelsen som kan meddela föreskrifter med stöd av bemyndigandet i 4 kap. 1 § lagen om konstruktion, utrustning och drift.

### 8.6.3 Svaveloxid

**Bedömning:** Det bör övervägas om MARPOL:s och svaveldirektivets bestämmelser om högsta tillåtna svavelinnehåll i fartygsbränsle bör genomföras med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg istället för miljöbalken.

## Bakgrund

Utsläpp av svaveloxid från fartygsbränsle som sålts i Sverige trefaldigades mellan 1990 och 2006 och var mer än dubbelt så stort som alla utsläpp på land sammantagna. Under 2007–2009 minskade dock utsläppen med cirka 35 procent trots att trafiken inte minskat. Förklaringen till detta är internationella överenskommelser som kraftigt begränsar svavelhalten i fartygsbränsle som används i Östersjö- och Nordsjöområdet. Internationell sjöfart som bunkrat bränsle i Sverige släppte under år 2008 ut cirka 50 000 ton svaveldioxid.

## MARPOL

Bestämmelser om svavelinnehållet i fartygs bränslen finns i regel 14 i bilaga VI till MARPOL. Huvudregeln fram till den 1 januari 2012 är att svavelinnehållet i fartygs bränsle inte får överskrida 4,50 viktprocent. Efter den 1 januari 2012 får svavelinnehållet inte överskrida 3,5 viktprocent och efter den 1 januari 2020 får svavelinnehållet inte överskrida 0,5 viktprocent. I det sistnämnda fallet finns det en översynsklausul som innebär att om det blir brist på bränsle kan införandedatum skjutas till 2025.

Tidigare gällde för svavelkontrollområden (Supplur Emission Control Areas s.k. SECA) särskilda regler. Östersjöområdet och Nordsjöområdet var de enda områden som hann utses till svavelkontrollområden. När ett fartyg befann sig i dessa områden gällde strängare krav. Svavelinnehållet fick inte överstiga 1 viktprocent och efter 1 januari 2015 sänktes gränsen till 0,1 viktprocent. Det fanns särskilda regler för hur fartyg som kom till ett svavelkontrollområde skulle dokumentera att de använde bränsle med tillåtet svavelinnehåll.

Från och med den 1 juli 2010 har svavelkontrollområdena ersatts av utsläppskontrollområden (Emission Control Areas s.k. ECA). Utsläppskontrollområden är vattenområden som utsetts av IMO och inom vilka det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom antingen kväveoxider eller svaveloxider och partiklar eller alla tre tillsammans. IMO har bland annat utsett Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen till utsläppskontrollområde avseende svavel och partiklar. De strängare kraven avseende svavelinnehåll i bränsle är dock desamma som tidigare gällde i svavelkontrollområdena.

## Svaveldirektivet

I Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och omändring av direktiv 93/12 EEG senast ändrat genom europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 finns bestämmelser som syftar till att minska utsläpp av svaveldioxid från bland annat sjöfarten. Svaveldirektivet – till den del direktivet rör fartyg – speglar i princip MARPOL:s bestämmelser. Direktivet är för närvarande

föremål för revision för att få samstämmighet med de ändringar som genomförts i bilaga VI till MARPOL.

### Svensk rätt

Bestämmelser om tillåten svavelhalt i marina bränslen och om skyldigheter vid leverans av sådana bränslen finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. Förordningen är tillämplig på alla bränslen som innehåller svavel och inte begränsad till att bara avse fartygsbränslen.

Av 10 b § förordningen om svavelhaltigt bränsle framgår att om svavelhalten i ett marint bränsle överstiger 0,10 viktprocent får bränslet med vissa undantag inte användas i fartyg i hamn. Överstiger svavelhalten i ett marint bränsle 1,00 viktprocent, får bränslet enligt 11 § förordningen inte användas på svenskt sjöterritorium, i Sveriges ekonomiska zon, i svenska fartyg som utanför svenskt sjöterritorium trafikerar inre vattenvägar, eller i svenska fartyg i de delar av Nordsjöområdet och Östersjöområdet som inte är svenskt sjöterritorium.

På andra platser än de som anges i 10 b och 11 §§ förordningen om svavelhaltigt bränsle får svenska passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en hamn inom Europeiska unionen använda ett marint bränsle endast om svavelhalten i bränslet inte överstiger 1,5 viktprocent, och andra svenska fartyg använda ett marint bränsle endast om svavelhalten i bränslet inte överstiger 3,50 viktprocent.

### Vår bedömning

De övergripande skälen till att lagstiftaren valde att behålla en särskild lag om åtgärder mot förorening från fartyg och inte arbeta in bestämmelserna i miljöbalken var att lagens regler är så speciellt utformade att de endast i ringa grad kan samordnas med de övriga regler som finns i balken. Det angavs också att reglerna – om de arbetades in i balken – riskerade att bli otympligare att hantera och svårare att överblicka än vad som var fallet med en särskild lag om åtgärder mot förorening från fartyg. Några samordningsvinster stod därför inte att vinna med att arbeta in dem i balken. Senare har också påpekats att miljöbalken lämpar sig mindre väl att tillämpa på

sjörättsliga förhållanden och det därför ändå torde krävas specialreglering i balken (prop. 2000/01:139 s. 72). MARPOL och svaveldirektivets bestämmelser om krav på högsta svavelinnehåll i fartygs bränsle är dock inte genomförda med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg utan med stöd av bemyndiganden i miljöbalken.

IMO har genom det reviderade bilaga VI till MARPOL som trädde ikraft den 1 juli 2010 givits möjligheten att ta ett samlat grepp för att minska och kontrollera luftförorening från fartyg inom vissa vattenområden. Inledningsvis utsågs bara Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen som utsläppskontrollområden avseende svaveloxider och partiklar. Från och med den 1 augusti 2011 tillkom vattnen utanför Nordamerika som ett utsläppskontrollområde avseende svaveloxid och partiklar samt kväveoxid. Inom IMO pågår arbete med att utse även andra utsläppskontrollområden. MARPOL:s regler för att begränsa utsläpp av luftföroreningar kommer att bli mer komplicerade och detaljerade. Lagen ger i dag och även i vårt förslag regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om högsta svavelinnehåll i bränsle. De skäl som talade för att behålla lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och miljöbalken åtskilda gör sig lika starkt gällande beträffande reglerna om svavelinnehåll i bränsle som beträffande övriga bestämmelser i MARPOL. Genom att bestämmelserna om högsta svavelinnehåll i bränsle har givits med stöd av miljöbalken har genomförandet av MARPOL blivit otympligt att hantera och svårare att överblicka. Dessa problem kommer att förstärkas när reglerna om utsläppskontrollområden får genomslag genom att fler utsläppskontrollområden utses. Det saknas skäl att behandla bestämmelserna om högsta tillåtna svavelhalt i fartygs bränsle annorlunda än MARPOL:s bestämmelser i övrigt utan det är snarare ägnat att leda till missförstånd. Regler om högsta tillåtna svavelhalt i fartygs bränsle kan enligt vår bedömning ges med stöd av 4 kap. 1 § lagen utan att ge avkall på skyddet för miljön. Det bör därför övervägas om inte MARPOL:s bestämmelser om högsta tillåtna svavelinnehåll i fartygsbränsle och svaveldirektivet till den del det rör fartyg bör genomföras med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Detta skulle leda till ett för användaren mer lättillgängligt regelverk.

#### 8.6.4 Förbränning ombord på fartyg

**Bedömning:** Bestämmelserna om förbränning ombord på fartyg finns för närvarande i Transportstyrelsens föreskrifter. Förbudet mot förbränning av avfall ombord på fartyg inom Sveriges sjöterritorium som följer av Helsingforskonventionen är så grundläggande att det ska finnas i lagen.

**Förslag:** Av lagen ska framgå ett övergripande förbud mot förbränning av avfall som härrör eller i övrigt står i samband med fartygets drift ombord på fartyg inom Sveriges sjöterritorium.

Bestämmelser om förbränning av fartygsgenererat avfall i övrigt ska ges av Transportstyrelsen.

#### MARPOL

Förbränning ombord på fartyg regleras i regel 16 i bilaga VI till MARPOL. Där anges som huvudregel att förbränning ombord på fartyg ska ske i incineratorer (förbränningsugnar). Det är enligt regel 16.2 dock alltid förbjudet att förbränna följande:

1. olje- och kemikalielastrester med tillhörande förorenat förpackningsmaterial,
2. polyklorerade bifenylter (PCB),
3. fast avfall som innehåller mer än spår av tungmetaller,
4. raffinerade petroleumprodukter som innehåller halogenföreningar,
5. toalettavfall och oljerester som inte uppkommit genom fartygets drift, och
6. rester från avgasreningsanläggningar.

Förbränning av PVC får bara ske i förbränningsugnar som uppfyller särskilda krav. Röt slam och sludge som bildats under normal fartygsdrift får förbrännas ombord i huvud- eller hjälpmaskin-anläggningar eller pannor. Förbränning ombord får dock inte ske när fartyget befinner sig i hamn och flodmynning. Det ställs vidare strängare krav på förbränningsugnar på fartyg som konstruerats efter den 1 januari 2000 eller om ugnen installerats efter detta datum.



Därutöver innehåller regel 16 i bilaga VI till MARPOL bestämmelser om att förbränningsugnar ska vara typgodkända i vissa fall för att de ska få användas.

### Helsingforskonventionen

Helsingforskonventionen innehåller även den bestämmelser om förbränning ombord på fartyg. Av regel 7 i bilaga IV till konventionen framgår att konventionsstaterna ska förbjuda förbränning av fartygsgenererat avfall på fartyg oavsett fartygets nationalitet inom sina sjöterritorier.

### Svensk rätt

Bestämmelser om förbränning ombord på fartyg finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Där genomförs regel 16 i bilaga VI till MARPOL och regel 7 i bilaga IV till Helsingforskonventionen.

Av 13 kap. 38 § i föreskrifterna framgår att inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon får inte fartygsgenererat avfall förbrännas ombord på fartyg.

Bestämmelser om förbränning av fartygsgenererat avfall utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ges i 13 kap. 39–43 §§. Bestämmelserna följer regel 16 i bilaga VI till MARPOL. Det innebär att för svenska fartyg utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon är förbränning tillåten i ett fartygs incinerator (förbränningsugn) i den mån detta inte är förbjudet i det lands sjöterritorium, där fartyget befinner sig. Förbränning av de ämnen som särskilt räknas upp i regel 16.2 till bilaga VI i MARPOL är alltid förbjudet.

### Bedömning

MARPOL innehåller inget generellt förbud mot förbränning av fartygsgenererat avfall utan förbränning är tillåten så länge den sker i en förbränningsugn och det inte är fråga om vissa i regeln uppräknade ämnen. Regelverket är i likhet med övriga bestämmelser ganska detaljerat och komplicerat då olika tekniska krav gäller beroende på fartygets ålder och vad som förbränns. Reglerna gör dock

inte i stort skillnad på vattenområden. Av Helsingforskonvention följer ett heltäckande förbud mot förbränning av fartygsgenererat avfall ombord på fartyg ska råda för alla fartyg inom svenskt sjöterritorium.

Regel 7 i bilaga IV till Helsingforskonventionen kan tas till utgångspunkt för den svenska regleringen. Genom att i lagen i likhet med övriga förbud mot utsläpp anger att huvudregeln är att förbränning av fartygsgenererat avfall ombord på fartyg ges en enkel regel som gäller svenskt sjöterritorium utan undantag. Förbudet kommer även att omfatta fritidsfartyg. Utanför svenskt sjöterritorium regleras förbränning av fartygsgenererat avfall av regel 16 i bilaga VI till MARPOL. Bestämmelserna i MARPOL är dock så detaljerade och tekniska att de inte lämpar sig för lag eller förordning utan det bör överlämnas till Transportstyrelsen att ansvara för den.

## 8.7 Övrigt

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska ges möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än de som anges i lagen.

Bemyndiganden i 2 kap. 3 § lagen att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja är långtgående. Regeringen har använt sig av bemyndigandet när den i 2 kap. förordningen meddela bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk. Av 1 kap. 3 § förordningen framgår vidare att regeringen givit Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp från skadliga ämnen av andra skadliga ämnen än skadliga flytande ämnen i bulk.

Vi har strävat efter att samtliga förbud av vikt mot utsläpp av skadliga ämnen ska återfinnas i lagen. Det finns dock som påpekats ovan vissa förbud mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som inte är av sådan dignitet att de bör införas i lagen utan de kan med fördel ges av regeringen eller av myndighet. Lagen måste ge utrymme för detta.

## 8.8 Biofouling

Under arbetet med utredningen har noterats att IMO genom sin miljökommitté (Marine Environment Protection Committee (MPEC)) i juli 2011 har antagit riktlinjer avsedda att minska spridningen av främmande organismer, som fäst sig på fartygens undervattensskrov, s.k. biofouling. Det finns inga i dag bestämmelser om biofouling i svensk rätt.

Biofouling medför risk för spridning av främmande organismer i kuststats vattenmiljö. Risken för en sådan spridning av främmande organismer genom biofouling kan troligen jämföras med risken för spridning av organismer som finns i fartygs ballastvatten.

En organism anses vara en biologisk enhet, som kan föröka sig och överföra genetiskt material. Den är definitionsmässigt inte ett skadligt ämne. Från principiella utgångspunkter kan således inte biofouling regleras i den lagstiftning utredningen kommer att föreslå. Utredningen vill emellertid peka på möjligheten att, när tiden är mogen, införa bestämmelsen för att motverka biofouling i den ännu inte ikraftträdde ballastvattenlagen (2009:1165), som tar sikte på främmande organismer i fartygs ballastvatten.

## 9 Mottagning av avfall

Ett sätt att minska de otillåtna utsläppen av skadliga ämnen från fartyg är genom bestämmelser som gör att tillgången till och användningen av mottagningsanordningar i hamnar är tillräckliga. De svenska hamnarna rapporterar årligen till Transportstyrelsen hur mycket avfall som de tagit emot. Statistiken är behäftad med olika osäkerhetsfaktorer vilket bland annat beror på att mängderna av olika typer av avfall kan vara svåra att mäta eller beräkna. En annan orsak är att oljehaltigt lämsvatten och sludge ibland blandas i samma avfall och därför inte kan rapporteras separat. Under 2008 tog dock de 127 hamnar som rapporterade till Transportstyrelsen sammanlagt emot 80 000 kbm oljeavfall, 35 000 kbm fast avfall, 45 000 kbm lastrester och 445 000 kbm toalettavfall.

### 9.1 Internationell rätt

#### 9.1.1 MARPOL

##### Olja

Regel 38 i bilaga I till MARPOL innehåller bestämmelser om mottagningsanordningar för oljerester. För specialområden – vilket Östersjö- och Nordvästeuropeiska havsområdet är – gäller att konventionsstaterna som gränsar till ett specialområde ska tillse att det på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras finns anläggningar för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten. Vidare ska alla hamnar inom specialområden ha mottagningsanordningar för mottagning av andra oljerester och oljehaltiga blandningar från fartyg. Mottagningsanordningar ska ha tillräcklig kapacitet för att tillgodose behoven hos de fartyg som använder dem så att fartyg inte orsakas onödig försening.

### Skadliga flytande ämnen i bulk

I regel 18 i bilaga II till MARPOL finns bestämmelser om mottagningsanordningar för rester av och blandningar som innehåller skadliga flytande ämnen. MARPOL kräver att hamnar och terminaler som hanterar last ska ha ändamålsenliga anordningar för mottagning av rester av och blandningar som innehåller skadliga flytande ämnen i bulk som finns kvar ombord på fartyg som en följd av tillämpningen av bestämmelserna i bilagan. Mottagningsanordningar ska även finnas där tankfartyg som har använts för transport av skadliga flytande ämnen i bulk repareras. Konventionsstaterna ska fastställa den typ anordningar som ska tillhandahållas för mottagning av skadliga flytande ämnen i bulk och underätta IMO därom. Regel 18 i bilaga II till MARPOL innehåller vidare vissa tekniska bestämmelser om anordningarnas utformning.

Har en tank varit lastad med ett ämne som klassificerats som kategori X – ett skadligt flytande ämne som, om det släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastläsning, kan antas utgöra en allvarlig risk för marina resurser eller människors hälsa – ska enligt regel 16 i bilaga II till MARPOL tanken rengöras innan fartyget lämnar hamnen och tankspolvätskan ska lämnas till en mottagningsanordning i hamnen.

### Toalettavfall

När det gäller skyldigheterna att tillse att mottagningsanordningar för toalettavfall finns i hamnar och terminaler skiftar skyldigheten beroende på vilka utsläpp av toalettavfall som staten tillåter. Om konventionsstaten – som Sverige – fullt ut tillämpar de strängare kraven i regel 11.1 i bilaga IV till MARPOL ska staten enligt regel 12 i bilaga IV till MARPOL tillse att i hamnar och terminaler tillhandahålls sådana anordningar för mottagande av toalettavfall som utan att otillbörlig försening orsakas fartygen, är tillräckliga för att tillgodose behoven hos fartyg som använder dem.

### Fast avfall

Fördragsslutande parter ska enligt regel 7 i bilaga V till MARPOL tillse att i hamnar och terminaler tillhandahålls sådana anordningar för mottagande av fast avfall som, utan att otillbörlig försening

orsakas fartygen, tillgodoser behoven hos de fartyg som använder dem.

## Luftförorening

När det gäller luftföroreningar finns i regel 17 i bilaga VI till MARPOL bestämmelser om att fördragsslutande parter i där uppräknade fall ska tillse att mottagningsanordningar för ozonnedbrytande ämnen finns att tillgå.

### 9.1.2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester

Direktivets syfte, vilket framgår av artikel 1, är att minska utsläppen till sjöss av fartygsgenererat avfall och lastrester, särskilt olagliga utsläpp, från fartyg som anlöper hamnar i gemenskapen, genom att öka tillgången till och användningen av mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och lastrester och därigenom förbättra skyddet av den marina miljön.

Direktivet ska tillämpas på alla fartyg med undantag för statsfartyg samt alla hamnar som anlöps av fartyg som direktivet omfattar.

I direktivet definieras fartygsgenererat avfall som allt avfall, även toalettavfall och andra rester än lastrester, som uppstår under ett fartygs drift och som omfattas av bilagorna I, IV och V till Marpol 73/78, samt lastrelaterat avfall enligt definitionen i riktlinjerna för genomförandet av bilaga V till Marpol 73/78<sup>1</sup>. Med lastrester avses sådana rester av lastmaterial ombord, i lastrum eller tankar som finns kvar efter avslutad lossning och rengöring, och omfattar också överskott och spill som uppkommer i samband med lastning och lossning.

Medlemsstaterna ska enligt artikel 4 se till att det finns tillgång till mottagningsanordningar som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att dessa orsakas onödigt dröjsmål. För att mottagningsanordningarna ska vara adekvata ska de kunna ta emot de typer och mängder av

---

<sup>1</sup> Guidelines for the implementation of annex V of MARPOL 73/78, International Maritime Organization, London 1997.

fartygsgenererat avfall och lastrester från de fartyg som normalt använder den hamnen, med beaktande av hamnanvändarnas operativa krav, hamnens storlek och geografiska belägenhet och den typ av fartyg som anlöper hamnen.

I artikel 5 finns krav på att utarbeta och genomföra avfallshanteringsplaner för varje hamn efter samråd med de berörda parterna.

Av artikel 6 framgår att befälhavare på alla fartyg, utom fiskefartyg eller fritidsbåtar, som godkänts för att transportera högst 12 passagerare och som är på väg till en hamn i gemenskapen, ska anmäla sin ankomst och lämna uppgifter om avfall som ska lämnas.

Bestämmelser om avlämning av fartygsgenererat avfall finns i artikel 7. Befälhavaren på ett fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen ska, innan fartyget lämnar hamnen, avlämna allt fartygsgenererat avfall till en mottagningsanordning i hamnen. Ett fartyg får dock fortsätta till nästa hamn utan att ha avlämnat sitt fartygsgenererade avfall om det finns tillräcklig lagringskapacitet ombord avsedd för allt fartygsgenererat avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa till avlämningshamnen. Om det finns goda skäl att tro att adekvata mottagningsanordningar inte är tillgängliga i den hamn där avlämningen är avsedd att äga rum, eller om denna hamn är okänd, och det därför finns risk för att avfallet kommer att släppas ut till sjöss ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra marin förorening, om nödvändigt genom att kräva att fartyget avlämnar sitt avfall innan det lämnar hamnen.

Artikel 8 reglerar vilka avgifter hamnar får ta ut för mottagning av fartygsgenererat avfall. Medlemsstaterna ska se till att kostnaderna för mottagningsanordningarna för fartygsgenererat avfall, inbegripet behandlingen och bortskaffandet av avfallet, täcks genom en avgift som tas ut från fartygen. Avgiften för att använda mottagningsanordningar i hamn får dock inte utgöra ett incitament för fartyg att släppa ut avfallet i havet. För att uppnå detta ges ett antal principer för avgiftsuttaget som ska tillämpas på samtliga fartyg, med undantag av fiskefartyg och fritidsbåtar, som godkänts för att transportera högst 12 passagerare. Principerna innebär att alla fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat ska bidra till de kostnader för mottagningsanordningarna oavsett om fartyget faktiskt använder dem. Detta kan innebära att avgiften inkluderas i hamnavgiften eller att en separat schablonavgift tas ut för avfall. Avgifterna får differentieras med hänsyn till bland annat fartygets kategori, typ och storlek. Den del av kostnaderna som inte täcks av

hamn- eller schablonavgiften ska i förekommande fall täckas på grundval av de typer och mängder av fartygsgenererat avfall som faktiskt lämnas av fartyget. Avgifterna får nedsättas om fartygets miljöledning, utförande, utrustning och drift är sådan att dess befälhavare kan påvisa att fartyget alstrar minskade mängder fartygsgenererat avfall.

När fartyg används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp och det finns tillräckliga bevis för att åtgärder vidtagits för att säkerställa att fartygsgenererat avfall avlämnas och att avgifter betalas i en av hamnarna längs fartygets rutt, får medlemsstaterna i de berörda hamnarna undanta dessa fartyg från skyldigheten att anmäla ankomst, avlämna avfall och betala avgift för omhändertagande av avfall vilket framgår av artikel 9.

Av artikel 10 framgår att befälhavaren på ett fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen ska se till att lastrester avlämnas till en mottagningsanordning i hamnen i enlighet med bestämmelserna i Marpol 73/78. Avgiften för avlämning av lastrester ska erläggas av den som använder mottagningsanordningen.

Att avfallslämningen verkligen fullgörs på föreskrivet sätt ska enligt artikel 11 kontrolleras av medlemsstaterna vid inspektioner. Om det finns tydliga bevis för att fartyget har lämnat hamnen utan att avfallet har lämnats på vederbörligt sätt, ska den behöriga myndigheten i nästa anlöpshamn informeras om detta. I den hamnen ska då fartyget hållas kvar tills en mer noggrann kontroll har gjorts av hur fartyget har efterlevt mottagningsdirektivets bestämmelser. Medlemsstaterna ska dessutom se till bland annat att den som drabbas av oskäligt dröjsmål i samband med leverans eller motagande av avfall kan begära skadestånd vilket framgår av artikel 12.

### 9.1.3 Helsingforskonventionen

Bestämmelserna i Helsingforskonventionen liknar till viss del mottagningsdirektivet. I bilaga IV till Helsingforskonventionen finns bestämmelser inriktade på att förebygga utsläpp från fartyg. Regel 6 i bilaga IV anger att det är obligatoriskt för fartyg att lämna fartygsgenererat avfall och lastrester till en mottagningsanordning i hamn. Med fartygsgenererat avfall avses enligt regel 6 i bilaga IV till konventionen "all residues generated during the service of the ship, including oily residues from engine room spaces, sewage, and garbage as defined in Annex V of MARPOL 73/78, cargo associated



waste including but not limited to loading/unloading excess and spillage, dunnage, shoring, pallets, lining and packing materials, plywood, paper, cardboard, wire and steel strapping”. Med lastresten avses i samma bestämmelse “the remnants of any cargo material on board in cargo holds which remain for disposal after unloading procedures are completed”.

Helsingforskonventionen kompletteras av ett antal rekommendationer.

Helcom rekommendation 28E/10 innebär att hamnarna ska tillämpa det s.k. no-special-fee systemet vid mottagning av fartygs-genererat avfall från fartyg. Systemet innebär att någon särskild avgift inte får tas ut av fartygen för mottagning och hantering av avfall. Däremot kan kostnaderna för avfallshanteringen i de flesta fall ingå som en del av hamnavgiften. Denna får dock inte differentieras beroende på om avfall lämnas eller inte.

Större fartyg är enligt Helcom rekommendationerna 28E/10 och 23/1 skyldiga att i förväg anmäla till hamnen bland annat vilket slags avfall de avser att lämna och vilka mängder, s.k. notifierings-skyldighet.

Slutligen ska avfallshanteringsplaner ska upprättas för hamnarna. Av dessa ska det framgå bland annat vilka mängder avfall som hamnen beräknar hantera och en beskrivning av hur avfallet tas omhand vilket framgår av rek. 19/12 och 22/3.

## 9.2 Svensk rätt

### Mottagningsanordningar

Anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten ska enligt 3 kap. 1 § lagen finnas på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet svarar för att det finns behövliga mottagnings- och behandlingsanordningar. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten ska finnas även på andra platser samt vem som ska svara för anordningarna.

I 3 kap. 2 § förordningen finns utöver vad som föreskrivs i 3 kap. 1 § första stycket lagen krav att det ska finnas anordningar för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten på sådana

platser där oljetankfartyg lastas med annat än olja, fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen lastas, fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras och annat fartyg än oljetankfartyg repareras.

Av 3 kap. 2 § lagen framgår att anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja ska finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver.

I 3 kap. 3 § förordningen föreskrivs att anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja (bulkkemikalier) ska finnas på de platser där dylika kemikalier lossas, om det efter lossningen från fartygens tankar i dessa finns kvar sådana lastrester av bulkkemikalierna som inte får släppas ut från fartyg. Sådana mottagningsanordningar ska finnas där tankfartyg lastas, om det från tank som ska lastas måste avlägsnas barlastvatten eller tankspolvätska innehållande lastrester av bulkkemikalier för att lastning ska kunna ske. Slutligen ska mottagningsanordningar för bulkkemikalier finnas där tankfartyg som har använts för transport av sådana kemikalier repareras, om barlastvatten eller tankspolvätska innehållande lastrester av bulkkemikalier måste avlägsnas från fartyget för att reparation ska kunna utföras.

Anordningar för mottagning av annat avfall som innehåller andra skadliga ämnen än oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten eller barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier ska enligt 3 kap. 3 § lagen finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver.

I 3 kap. 5 § förordningen föreskrivs att mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten ska finnas i alla hamnar samt att i de hamnar där hamnavgift eller motsvarande generell avgift tas ut för utnyttjande av hamnen ansvarar den som tar ut avgiften för att mottagningsanordningar finns tillgängliga och uppfyller kraven. I övriga hamnar ansvarar fastighetsägaren för mottagningsanordningarna.

Lagen och förordningen kompletteras av bestämmelser i föreskrifter. I Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:12) om mottagning av avfall från fartyg anges i 2 kap. 1 § att mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och lastrester ska finnas i alla hamnar för att tillgodose behovet av avfallslämning från de fartyg som normalt anlöper hamnen. Mottagningsanord-

ningar för lastrester ska finnas på alla varv för att tillgodose behovet av avfallslämning från de fartyg som nyttjar varvet.

I 2 kap. 1 § Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar anges att mottagningsanordningar för avfall ska finnas i fritidsbåtshamnar för att tillgodose behovet av avfallslämning från de fritidsbåtar som normalt anlöper hamnen.

### **Avgift m.m.**

Någon avgift får enligt 3 kap. 4 § lagen inte tas ut från fartyg för mottagning eller behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten på de platser där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. I fråga om avgift för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten på andra platser och mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen föreskrifter. Av 3 kap. 6 § förordningen följer det ska vara avgiftsfritt av lämna rester av bulkkemikalier till mottagningsanordningar som avses i 3 kap. 2 § förordningen.

Av 3 kap. 5 § lagen framgår vidare att kostnaden för mottagning eller annan hantering av annat avfall än barlast- eller tankspolvatten inte får täckas genom särskilda avgifter. Kostnaderna för verksamheten får dock täckas genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

### **Övriga bestämmelser**

Den som ska avlämna barlast- eller tankspolvatten som innehåller oljerester eller rester av skadliga flytande ämnen i bulk till en mottagningsanordning ska enligt 3 kap. 6 § lagen och 3 kap. 7 § förordningen 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- eller behandlingsanordning för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten, om den som lastar eller reparerar inte tar om hand det oljehaltiga barlast- eller tankspolvattnet från fartyget, vilket framgår av 3 kap. 6 § andra stycket lagen och 3 kap. 6 § första stycket förordningen.

Beträffande mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskrifter om uppgiftsskyldighet, förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet. I 3 kap. 9 § förordningen finns förbud mot att lasta och reparera tankfartyg om inte rester av bulkemikalier tas emot.

Den som svarar för anordningar för mottagning av avfall från fartyg ska se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Befälhavaren eller maskinchef ska vidta de åtgärder ombord på fartyget som krävs för att avfall ska kunna lämnas utan onödig försening. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg ska ersätta den skada som förseningen orsakar den som tar emot eller lämnar avfallet. Detta framgår av 3 kap. 7–7 b §§ lagen.

Genom bestämmelserna i 3 kap. 8 § ges regeringen eller den myndighet som regeringen utser möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att från fartyg lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning i vissa avseenden, vidta åtgärder i samband med mottagandet och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg samt för hamnar att upprätta avfallshanteringsplaner. Sådana föreskrifter finns meddelade av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

I 3 kap. 9 § anges i vilka fall tillsynsmyndigheten får meddela förelägganden som behövs i ett enskilt fall för att reglerna om mottagning av avfall ska efterlevas. Ett beslut om föreläggande ska enligt 3 kap. 10 § föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser. Ett föreläggande får enligt 3 kap. 11 § förenas med vite.

## 9.3 Överväganden

**Bedömning:** Bestämmelser om anordningar för mottagning och behandling av avfall är i dag uppdelat mellan lag och förordning. Detta innebär att regelverket är oöverskådligt. Reglerna bör istället så långt det är möjligt finnas i lagen.

**Förslag:** Grundläggande skyldigheter att tillhandhålla anordningar för mottagning och behandling avfall från fartyg samt att detta ska ske utan krav på särskilda avgift ska framgå direkt av lagen.

### 9.3.1 Allmänna utgångspunkter

Bestämmelserna i lagen och förordningen om mottagning av avfall från fartyg är uppbyggda på ett sätt som skiljer sig från mottagningsdirektivet, Helsingforskonventionen bilaga IV med tillhörande rekommendationer och MARPOL.

I MARPOL finns bestämmelser om mottagningsanordningar för skadliga ämnen i samtliga bilagor utom bilaga III, som saknar bestämmelser om mottagningsanordningar. MARPOL saknar – med undantag för regel 13.6.1 och 13.7.3 i bilaga II – krav på att avfall ska lämnas till dessa mottagningsanordningar.

Mottagningsdirektivet och Helsingforskonventionen skiljer bara på två typer av avfall; fartygsgenererat avfall och lastavfall. Helsingforskonventionen med tillhörande rekommendationer saknar bestämmelser om var mottagningsanordningar ska finnas men ställer bland annat krav på no-special-fee system och att avfallshanteringsplaner ska upprättas. Mottagningsdirektivets innehåll motsvarar i stort Helsingforskonventionen med tillhörande rekommendationer men innehåller även krav på att mottagningsanordningar ska finnas.

I lagen och förordningen görs inte någon uttrycklig skillnad på avfall och lastrester. Reglerna följer inte heller förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen. Bestämmelser om mottagning av avfall är istället uppdelat på *tre typer av avfall*. Först finns det i lag och förordning bestämmelser om mottagningsanordning och behandlingsanordning för *oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten*. Oljehaltigt barlast eller tankspolvatten är ofta lastrester men i fall när fartyg får föra vatten i bränsletank är det nödvändigtvis inte fråga om det.

Därefter finns bestämmelser om mottagning av *barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja*. Slutligen finns i 3 kap. 3 § lagen och 3 kap. 5 § förordningen bestämmelser om *annat avfall som innehåller skadliga ämnen* än de två först nämnda. Vi anser att den gjorda uppdelningen på tre olika typer av avfall i lagen och förordning är ändamålsenlig och bör vara kvar.

I likhet med vad som gäller kapitlet om förbud mot förorening är regelverket uppdelat så att det i lagen finns materiella bestämmelser om anordningar och behandling av olja och vem som är ansvarig för dessa. Därutöver ges i lagen bemyndiganden för att i föreskrifter komplettera lagens bestämmelser med bestämmelser om att mottagnings- och behandlingsanordningar för förorenat barlast- eller tankspolvatten ska finnas även på andra platser än de som anges i lagen. Bemyndiganden finns också för att meddela föreskrifter om på vilka platser anordningar för mottagning av annat avfall ska finnas. Spritt i lagen och förordningen finns också bestämmelser om vem som ansvarar för mottagningsanordningarna.

Det finns inte skäl att behålla dagens uppdelning mellan lag och förordning när det gäller mottagningsanordningar för förorenat barlast- eller tankspolvatten samt annat avfall. Bestämmelserna är grundläggande för att förhindra förorening från fartyg. Den nuvarande strukturen på bestämmelserna är otydlig och svåråtkomlig för läsaren. I 3 kap. 5 § lagen anges exempelvis att avgifter inte får tas ut för mottagning eller annan hantering av avfall som anges i 3 kap. 3 § lagen, som bara är ett bemyndigande att meddela föreskrifter om var anordningar för mottagning av annat avfall än förorenat barlastvatten och tankspolvätska ska finnas. Av 3 kap. 5 § förordningen framgår sedan att mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten ska finnas i alla hamnar. Det är svårt att motivera att den enkla bestämmelsen om att alla hamnar ska kunna ta emot avfall inte ska framgå direkt av lagen.

Grundläggande bestämmelser om skyldighet att tillhandhålla anordningar för mottagning och behandling av avfall från fartyg samt bestämmelser om fartygs skyldighet att lämna avfall bör återfinnas i lagen. Kompletterande bestämmelser av mer tekniskt och administrativ natur som skyldighet att i förväg anmäla ankomst till hamn kan ges i förordning eller föreskrifter.

### 9.3.2 Annat avfall

**Förslag:** Av lagen ska framgå att

- fartyg är skyldiga att lämna iland allt sådant avfall från fartyg som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen dock inte lastrester om det inte är särskilt föreskrivet.
- samtliga hamnar ska ha mottagningsanordningar för att ta emot annat avfall än barlastvatten eller tankspolvätska från fartyg som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.
- no-special-fee-systemet gäller allt avfall som hamnar är skyldiga att ta emot.

**Bedömning:** Med lastrester avses rester av last ombord som ska avlägsnas efter det att lasten har lossats

Det finns vissa oklarheter om skyldigheten att tillhandhålla mottagningsanordningar i lagen och förordningen för annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten, tillämpningen av no-special-fee systemet och skyldigheten att lämna i land fartygs-genererat avfall.

Det förekommer vidare – enligt Transportstyrelsen – att fartyg hämtar avfall i en hamn för att sedan lämna av det i en annan hamn. Redaren eller fartygets ägare erlägger enligt no-special-fee systemet bara hamnavgift som i dessa fall då understigit vad det skulle kostat att bortskaffa avfallet på annat sätt.

#### Hamnars skyldighet att ta emot annat avfall

Avseende vad som avses med ”annat avfall” i 3 kap. 3 § lagen anfördes i samband med lagens tillkomst att (prop. 1979/80:167 s. 49);

Det avfall som avses i paragrafen är dels oljehaltigt vatten (s.k. läns-vatten) och fasta oljerester som härrör från fartygs maskinrum od., 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 toalett-avfall, dels fast avfall.

Bestämmelsen hade vid lagens tillkomst denna lydelse:

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

Med särskilda bestämmelser avsågs 5 § första stycket i dåvarande renhållningsförordningen (1979:904)<sup>2</sup> som hade följande lydelse,

Från fartyg som ligger i hamn skall genom kommunens försorg tas emot och forslas bort oljeavfall, toalettavfall, fast avfall och rester av andra skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vad som nu har sagts gäller inte oljehaltigt barlast eller tankspolvatten som avses i 3 kap. 1 § lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller barlastvatten eller tankspolvätska som avses i 2 § samma kapitel.

I samband med att Östersjöstrategin genomfördes i svensk rätt genom prop. 1999/2000:133 Genomförande av Östersjöstrategin samlades regleringen om avfall från fartyg i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och tillhörande förordning. 3 kap. 3 § lagen fick då sin nuvarande lydelse.

Anordningar för mottagning av annat avfall som innehåller skadliga ämnen än sådant som avses i 1 och 2 §§ skall finnas på de platser som regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriver.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får även föreskriva vem som skall svara för anordningarna.

Hamnars skyldighet att ta emot annat avfall reglerades därefter i 3 kap. 3 § första stycket förordningen:

Mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten skall finnas i alla hamnar.

Det finns inte uttalat i prop. 1999/2000:133 att avsikten med att samla regleringen om mottagning av avfall från fartyg i lagen och förordningen skulle varit att ändra på vilket annat avfall som hamnar är skyldiga att ta emot. Skyldigheten för hamnar att ta emot annat avfall från fartyg omfattar således oljeavfall från maskinrum, toalettavfall, fast avfall och rester av andra skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen. Vi föreslår inte någon ändring i denna del.

---

<sup>2</sup> 10 § renhållningsförordningen (1998:902).



När gäller det ovan av Transportstyrelsen beskrivna förfarings-sättet innebär detta att fartygs last av avfall inte regleras i lagen. Det föreligger därför ingen skyldighet för hamnar att ta emot sådant avfall. Hanteringen och bortskaffandet av last av avfall regleras i miljöbalken och de regler som meddelats med stöd av denna. Finns det kvar lastrester efter lossningen så omfattas de dock av lagens bestämmelser. Lastrester ska dock normalt bara vara en mindre mängd.

### No-special-fee systemet

Av 3 kap. 5 § lagen följer att någon avgift inte får tas ut för mottagning eller annan hantering av avfall som anges i 3 § av fartygens redare eller ägare. Detta hindrar dock inte att kostnaderna för verksamheten täcks genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter. Mottagningsdirektivet och Helsingforskonvention bilaga IV och med tillhörande rekommendationer gör skillnad på fartygs-genererat avfall och lastrester. Lastrester omfattas inte av no-special-fee systemet.

När lagen tillkom (prop. 1979/80:167 s. 29 f och 45) diskuterade föredragande statsråd avgiftsförbudets omfattning i 3 kap. 5 § lagen. I fråga om vilket avfall som omfattas av förbudet mot särskild avgift anfördes;

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.

Undantaget infördes i 3 kap. 6 § sista stycket förordningen:

Utan hinder av 3 kap. 5 § första meningen lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får avgift som inte är generell tas ut i fråga om annat avfall än toalettavfall och fast avfall.

Bestämmelsen i förordningen upphävdes den 1 mars 1983 och ersattes med en möjlighet för dåvarande Sjöfartsverket att medge undantag från bestämmelserna om avgiftsfrihet i 3 kap. 5 § lagen.

Avsikten med bestämmelsen om avgiftsfrihet i 3 kap. 5 § lagen är således avsedd att vara generell och avse allt avfall som hamnar är skyldiga att ta emot enligt 3 kap. 5 § förordningen. Det saknas anledning att göra någon ändring i sak i denna del även om bestämmelserna om avgiftsfrihet därmed går längre än vad som krävs av mottagningsdirektivet och Helsingforskonventionen. Vi föreslår därför att bestämmelsen om avgiftsfrihet behålls i sin nuvarande form samt att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har möjlighet att medge undantag.

### **Skyldighet att lämna avfall och lastrester i hamn**

Av artikel 7 i mottagningsdirektivet följer att befälhavaren på ett fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen ska, innan fartyget lämnar hamnen, avlämna allt fartygsgenererat avfall till en mottagningsanordning i hamnen. När det gäller lastrester så anges i artikel 10 att befälhavaren på ett fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen ska se till att lastrester avlämnas till en mottagningsanordning i hamnen i enlighet med bestämmelserna i MARPOL. Avgiften för avlämning av lastrester ska erläggas av den som använder mottagningsanordningen. Med lastrester avses rester av lastmaterial ombord, i lastrum eller tankar som finns kvar efter avslutad lossning och rengöring, och omfattar också överskott och spill som uppkommer i samband med lastning och lossning. Det är således fråga om även andra lastrester än olja och kemikalier. Lastrester ska enligt artikel 10 i direktivet lämnas i land i enlighet med bestämmelserna i MARPOL.

Helsingforskonventionen kräver ilandlämning av fartygsgenererat avfall men också av lastrester. Definitionen av lastrester i Helsingforskonventionen skiljer sig från den i mottagningsdirekti-

vet. I Helsingforskonventionen definieras lastrester<sup>3</sup> som rester av lastmaterial i fartygets lastutrymmen som återstår efter lossningen är avslutad och som ska slängas. Inom ramen för Helsingforskonventionen kan således lastrester endast uppkomma i samband med lossning. Helsingforskonventionen kräver dock i likhet med mottagningsdirektivet att lastrester avlämnas i enlighet med MARPOL.

MARPOL kräver i ett fåtal fall att lastrester ska lämnas till mottagningsanordning i land. När skadliga flytande ämnen av tillhörande kategori X transporterats ska tankarna rengöras och spolvattnet lämnas i land. Detsamma gäller när ämnen med hög viskositet eller steltnande ämnen av kategori Y transporterats. Detta regleras i 2 kap. 26 och 27 § förordningen.

Hänvisningen till MARPOL i mottagningsdirektivet och Helsingforskonventionen innebär att det inte föreligger en skyldighet att avlämna lastrester som är att betrakta som exempelvis fast avfall eller oljelastrester.

Skyldigheten att lämna avfall i hamn framgår av 3 kap. 12 § förordningen som anger att innan ett fartyg avgår från en svensk hamn ska det till en mottagningsanordning avlämna allt sådant avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift och som det är förbjudet att släppa ut. Bestämmelsen innehåller även ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela närmare föreskrifter om denna skyldighet samt en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om skyldigheten att avlämna lastrester. Transportstyrelsen har i 10 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg infört en skyldighet, som är ett svenskt särkrav, att lämna iland lastrester av skadliga ämnen i förpackad form.

Bestämmelserna om obligatorisk ilandlämning av avfall infördes från och med 1 januari 2001. Regeringen uttalar i prop. 1999/2000:133 s. 14 följande rörande obligatorisk lämning av avfall från fartyg till mottagningsanordning i hamn:

Skyldigheten att lämna avfall till mottagningsanordning i hamn avser främst fartygsgenererat avfall, men även vissa lastrester i enlighet med MARPOL 73/78. Med fartygsgenererat avfall menas allt avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygs drift, inklusive olja från maskinutrymmen, toalettavfall och fast avfall. Till fartygsgenererat avfall räknas även visst lastrelaterat avfall, såsom till exempel förpackningsmaterial.

---

<sup>3</sup> "Cargo residues" means the remnants of any cargo material on board in cargo holds which remain for disposal after unloading procedures are completed."

Östersjöstrategins bestämmelse innebär att sådant fartygsgenererat avfall som inte får släppas ut i Östersjön enligt MARPOL 73/78 eller Helsingforskonventionen, skall lämnas till mottagningsanordningar i land innan fartyget lämnar hamn.

Det är uppenbart att regeringen inte avsett att gå längre med kravet på obligatorisk lämning av avfall från fartyg till mottagningsanordning i hamn än vad Helsingforskonventionen krävt. 3 kap. 12 § förordningen innebär därför att fartyg är skyldiga att avlämna allt avfall från fartyget som inte får släppas ut enligt bestämmelserna lagen eller enligt bestämmelser som meddelats med stöd av lagen. Kravet gäller dock inte lastrester. Vad som i 3 kap. 12 § förordningen avses med lastrester uttalas dock inte. Mottagningsdirektivet och Helsingforskonvention skiljer sig åt på denna punkt. Bestämmelserna infördes dock som ett led i genomförandet av den s.k. Östersjöstrategin som bland annat innehöll HELCOM rekommendationer som sedermera blev bilaga IV till Helsingforskonventionen. Det ligger därför nära till hands att anta att lastrester ska ges samma innebörd som i konventionen. En sådan tillämpning innebär att en större mängd avfall ska lämnas i hamn än vad mottagningsdirektivet kräver. Mottagningsdirektivet är dock en minimidirektiv, det finns inget som hindrar att Sverige ställer mer långtgående krav än direktivet.

# 10 Konstruktion certifikat och besiktning

## 10.1 Konstruktion och drift m.m.

**Bedömning:** Regler om konstruktion, utrustning och drift av fartyg är grundläggande för arbetet att förebygga och begränsa utsläpp av skadliga ämnen. Reglerna om konstruktion, utrustning och drift är mycket tekniska och detaljerade.

**Förslag:** Det ska – som i dag – överlämnas till Transportstyrelsen, som besitter nödvändig sakkunskap, att meddela nödvändiga föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift. Lagens bestämmelser om konstruktion utrustning och drift ska vara kvar oförändrade.

Förordningens bestämmelse om att fartyg som inte uppfyller ställda krav inte får användas till sjöfart är så viktig att den ska ges i lag.

MARPOL innehåller mycket detaljerade regler om konstruktion, utrustning och drift av fartyg för att minska risken för eller förhindra utsläpp av skadliga ämnen. Även Helsingforskonvention innehåller bestämmelser om fartygs konstruktion. Bestämmelser om fartygs konstruktion finns också i förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg samt i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/941.

I 4 kap. 1 § lagen ger regeringen eller den myndighet som regeringen utser möjlighet att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa vatten-

föreningar. Av 4 kap. 1 § förordningen framgår att det ankommer på Transportstyrelsen att meddela relevanta föreskrifter.

Fartyg som i fråga konstruktion, utrustning och drift inte uppfyller Transportstyrelsen föreskrifter får inte användas till sjöfart enligt 4 kap. 9 § förordningen.

Grundläggande i arbetet för att förebygga och begränsa utsläpp av skadliga ämnen från fartyg är bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift. MARPOL innehåller mycket omfattande och detaljerade bestämmelser i detta hänseende. Det finns t.ex. i bilaga I till MARPOL – som ger regler till förhindrande av förorening genom olja – bestämmelser konstruktion och utrustning samlade under tjugotalet rubriker. Samtliga bilagor till MARPOL innehåller på samma sätt mer eller mindre detaljerade bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift. Bestämmelserna har det gemensamt att de är tekniskt detaljerade. Det ska därför – som i dag – överlämnas till Transportstyrelsen, som besitter nödvändig sakkunskap, att meddela nödvändiga föreskrifter.

Även utländska fartyg som befinner sig på svenskt sjöterritorium eller i ekonomisk zon omfattas av reglerna om konstruktion och drift m.m. vilket är i linje med artikel 211 i havsrättskonventionen. Det är dock viktigt att Transportstyrelsen beträffande dessa fartyg inte går längre i kraven på konstruktion, utrustning och drift än vad det internationella regelverket tillåter.

Bestämmelsen om att fartyg som inte uppfyller Transportstyrelsen föreskrifter inte får användas till sjöfart finns i dag först i 4 kap. 9 § förordningen. Bestämmelsen är ett led i genomförandet av MARPOLs krav att det ska vara straffsanktionerat att använda fartyg som inte uppfyller konventionens krav och det allmänna krav som havsrättskonventionen ställer att flaggstaten ska säkerställa att fartyg under dess flagg ska efterkomma tillämpliga internationella regler och normer (Ds 2002:39 s. 137). Enligt vår bedömning är bestämmelsen så grundläggande att den bör ges i lag.

## 10.2 Certifikat

**Bedömning:** Certifikat visar att fartyg uppfyller reglerna om konstruktion, utrustning och drift och är ett grundläggande led i arbetet att säkerställa att fartyg uppfyller ställda krav.

**Förslag:** I lagen ska det finnas bestämmelser om vilka fartyg som ska ha internationellt oljeskyddscertifikat och internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Av lagen ska det framgå att om ett fartyg som ska ha ett sådant certifikat, saknar det, ska fartyget inte få användas till sjöfart.

Bestämmelser om övriga certifikat som ska finnas ombord ska det ankomma på regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela.

Tankfartyg får bara transportera de skadliga flytande ämnen i bulk som anges i fartygets internationella föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk

### 10.2.1 MARPOL

För att visa att fartygen uppfyller MARPOL:s krav finns bestämmelser om certifikat. Certifikat utfärdas som bevis på att ett fartyg vid en besiktning visats uppfylla de för fartyget gällande kraven i MARPOL rörande konstruktion, utrustning och drift. För att vara giltigt måste ett certifikat förnyas med viss regelbundenhet, vilket sker efter periodiska besiktningar.

I regel 7 i bilaga I till MARPOL finns bestämmelser om *internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP)*. Sådant certifikat ska oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används i internationell resa ha. Certifikatet får utfärdas att gälla i högst fem år.

Kemikalietankfartyg som används i internationell resa ska enligt regel 9 i bilaga II till MARPOL vara försedda med ett *internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (NLS)*. Tankfartyg får vidare enligt regel 13.1.3 i bilaga II till MARPOL bara transportera sådana ämnen som finns angivna i fartygets certifikat.

Fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 och fartyg med en bruttodräktighet om mindre än 400 som är certifierat för att ta

mer än 15 personer och som används i internationell resa ska enligt regel 2 i bilaga IV till MARPOL ska vara försedda med ett *internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall (ISPP)*. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

*Internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening (IAPP)* ska alla fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 och alla plattformar som nyttjas i internationell trafik ha enligt regel 6 i bilaga VI till MARPOL.

Regel 13 i bilaga VI till MARPOL innehåller bestämmelser om *internationellt emissionsbegränsningscertifikat*.

Det finns vidare i MARPOL bestämmelser om att det ska finnas annan dokumentation i form av handböcker för driften av vissa av fartygets system och planer för omhändertagande av skadliga ämnen.

### 10.2.2 Svensk rätt

Av 4 kap. 1 § lagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om certifikat som visar att kraven på konstruktion, utrustning och drift är uppfyllda.

I 4 kap. 2 § förordningen anges att svenska oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används i internationell resa ska vara försedda med internationellt oljeskyddscertifikat, svenska fartyg som avses i regel 2 i bilaga IV till MARPOL och som används i internationell resa ska vara försedda med ett internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall samt att svenska kemikalietankfartyg som används i internationell resa ska vara försedda med ett internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL.

Transportstyrelsen har enligt 4 kap. 4 § förordningen möjlighet att meddela föreskrifter om andra certifikat och handlingar som visar att kraven på konstruktion och drift är uppfyllda.

Av 4 kap. 6 § förordningen framgår att svenska fartyg som är skyldiga att ha ett internationellt oljeskyddscertifikat men som saknar detta inte får användas till sjöfart. Detsamma gäller för svenska kemikalietankfartyg som saknar internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Förbudet mot att användas till sjöfart gäller också utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som saknar internationellt oljeskyddscertifikat eller internationellt föroreningskyddscertifikat



för transport av skadliga flytande ämnen i bulk om de är skyldig att ha dessa. Utländska fartyg får dock i stället för certifikat ha en motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

### 10.2.3 Överväganden

Ett certifikat är ett bevis på att fartyget vid tillsyn befunnits uppfylla gällande krav. Certifikat utfärdas för en bestämd tidsperiod. Certifikatet är regelmässigt kopplat till krav på periodiska besiktningar. Certifikatet är ett viktigt dokument som alltid ska finnas tillgängligt ombord och som ska kunna kontrolleras vid inspektioner, hamnstatskontroller, hamnanlöp m.m. Fartyg ska förutom de certifikat som följer av MARPOL även ha ett stort antal andra certifikat som följer av regelverket om fartygssäkerhet m.m.

Regler om certifikat som visar att fartyg motsvarar MARPOL:s bestämmelser är i dag fördelade mellan förordningen och Transportstyrelsen föreskrifter. I 4 kap. förordningen finns bestämmelser om internationellt oljeskyddscertifikat, internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk och internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall. Övriga certifikat som följer av MARPOL finns det bestämmelser om i Transportstyrelsens föreskrifter.

Av 4 kap. 6 § förordningen följer att när ett fartyg saknar internationellt oljeskyddscertifikat eller internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk får fartyget inte användas till sjöfart. Förbudet mot att användas till sjöfart gäller bara dessa två certifikat. Regeringen har således ansett dessa två skiljer ut sig från övriga certifikat. De bakomliggande konstruktionskrav som det internationella oljeskyddscertifikatet och internationella föroreningskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk representerar är tveklöst av största vikt. Utan att förringa övriga certifikat är dessa två av grundläggande natur när det gäller arbetet att förhindra och begränsa utsläpp av skadliga ämnen. Ett avsteg från de regler om konstruktion, utrustning och drift som certifikaten representerar kan i ett enskilt fall direkt leda till katastrofala följder. Vi föreslår därför att kravet på att vissa fartyg ska ha dessa certifikat framgår direkt av lagen och att det framgår att avsaknaden av dessa certifikat innebär att fartyget inte får användas till sjöfart.

De tre övriga certifikat som framgår av MARPOL – internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall, internationellt

certifikat till förhindrande av luftförorening och internationellt emissionsbegränsningscertifikat – är visserligen också av största vikt för att förhindra eller förebygga utsläpp av skadliga ämnen. Dessa tre certifikat rör fler fartyg än internationellt oljeskyddscertifikat eller internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Ett avsteg från de regler om konstruktion, utrustning och drift som de tre certifikaten representerar kan dock i ett enskilt fall inte leda till så allvarliga följder som avsteg från de regler om konstruktion och utrustning som oljeskyddscertifikat eller internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk representerar. Det är därför tillräckligt om regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om internationellt föroreningsskyddscertifikat för toalettavfall, internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening och internationellt emissionsbegränsningscertifikat.

Det saknas idag bestämmelser i svensk rätt om att tankfartyg bara får transportera de ämnen som finns angivna i fartygets internationella föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk som genomför regel 13.1.3 i bilaga II till MARPOL. En sådan bestämmelse bör föras in i lagen.

### 10.3 Dagböcker och andra handlingar

**Bedömning:** Dagböcker rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord är viktiga för att säkra bevisning om vad som hänt ombord på fartyget. Kravet på att andra handlingar såsom manualer och beredskapsplaner ska finnas är också av betydelse för att säkerställa att skadliga ämnen hanteras på ett korrekt sätt.

**Förslag:** Skyldigheten att föra oljedagbok och lastdagbok ska framgå direkt av lagen. Vilka övriga dagböcker som ska föras och vilka handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen som ska finnas bör överlämnas till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska ha möjlighet att föreskriva att utländskt fartyg på svenskt sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon ska föra dagböcker och ha andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen.

I MARPOL finns krav på att vissa fartyg ska ha dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. Avsikten med skyldigheten att föra dagböcker är att säkra bevisning om händelser av betydelse ombord på fartyget. Skyldigheten att föra dagböcker eller på annat sätt dokumentera händelser eller vidtagna åtgärder är vanligt förekommande inom sjöfarten. Det finns t.ex. i sjölagen bestämmelser om skeppsdagbok och maskindagbok. Detaljerade bestämmelser vad dessa dagböcker ska innehålla finns det bestämmelser om i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:18) om skeppsdagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok samt journal. I princip ska all väsentlig information om vad som händer ombord ett fartyg dokumenteras. Med andra handlingar avses manualer och andra planer som ska finnas ombord för att säkerställa att skadliga ämnen hanteras och tas omhand på rätt sätt.

I MARPOL räknas bland annat följande dagböcker och dokumentation upp

- oljedagbok
- lastdagbok (kemikalietanker)
- avfallsdagbok
- avfallshanteringsplan för fartyg
- fartygsplan för nödåtgärder vid förorening av skadliga flytande ämnen.

MARPOL innehåller detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter om ska föras in dagböcker. Vilka uppgifter som ska föras in är beroende på typ av fartyg och storlek. Därutöver finns även bestämmelser om uppgifter som ska dokumenteras på annat sätt. Vad som ska framgå av övrig dokumentation och också utförligt reglerat.

Av 5 kap. 1 § lagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. 5 kap. 2 § lagen anger vidare i vilken utsträckning myndigheter har rätt att ta del av dagböcker och andra handlingar.

I 5 kap. förordningen framgår att befälhavaren ska föra oljedagbok på svenskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400. På mindre oljetankfartyg ska föras motsvarande anteckningar

av mindre omfattning i enlighet med vad som föreskrivs av Transportstyrelsen.

På svenskt kemikalietankfartyg ska befälhavaren föra lastdagbok. Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om dessa dagböcker och anteckningar samt om kontrollen av dem. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om andra dagböcker och handlingar som gäller hanteringen av skadliga ämnen ombord på svenska fartyg samt om kontrollen av dessa.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg meddelat finns bestämmelser om dagböcker och andra handlingar som kompletterar lag och förordning.

I lagen finns i dag således bara ett bemyndigandet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om dagböcker. I förordningen finns bestämmelser om oljedagbok och lastdagbok. Dagböckerna är som vi påpekat ovan ett viktigt dokument för att säkra bevisning om vad som skett ombord på ett fartyg. För att uppnå viss sammanstämmighet med reglerna om certifikat anser vi att skyldigheten att föra oljedagbok och lastdagbok bör ges direkt i lagen. Det bör vidare som i dag i lagen finnas bestämmelser om i vilka myndigheter som har rätt att ta del av dagböcker och andra handlingar. Övriga bestämmelser ges lämpligen av Transportstyrelsen.

För närvarande saknas det i svensk rätt krav på utländska fartyg på svenskt sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon att föra dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. Transportstyrelsen har framfört att det är önskvärt att möjligheten finns att föreskriva att utländska fartyg ska föra dagböcker och andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord på fartyg. Vi stödjer detta önskemål eftersom en sådan ordning följer av ett korrekt genomförande av MARPOL.

# 11 Fritidsbåtar

## 11.1 Uppdraget

Utsläppsbestämmelserna i lagen är, såvitt avser olja, inte tillämpliga på fritidsfartyg. När det gäller sådana fartyg anges endast att utsläpp av olja eller oljehaltig blandning bör undvikas om det är praktiskt möjligt. Utredaren ska enligt direktiven överväga om lagen i alla dess delar ska bli tillämplig även för fritidsbåtar.

## 11.2 Allmänt

Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg gäller samtliga fartyg, dock inte utländska statsfartyg som används till annat än affärsdrift. Vilken typ fartyg som omfattas av de olika materiella reglerna som finns i lagen eller meddelats med stöd av den skiftar dock. När det gäller fritidsfartyg är bestämmelser som tar sikte på oljetankfartyg eller andra lastfartyg av mindre intresse.

När det gäller MARPOL:s bestämmelser är det i första hand bilaga I om utsläpp av olja, bilaga IV om utsläpp av toalettavfall och bilaga V om utsläpp av fast avfall som påverkar fritidsfartygen.

I Helsingforskonventionen är det bestämmelserna om ilandlämning av avfall, vilka gäller alla fartyg, som påverkar fritidsfartygen samt konventionens bestämmelse om att MARPOL:s förbud mot utsläpp av toalettavfall ska gälla alla fartyg.

I detta avsnitt kommer bara frågan om utsläpp av olja från fritidsfartyg att tas upp. I den mån fritidsfartyg berörs av regleringen i övrigt kommer det att behandlas i respektive avsnitt.

## 11.3 Utsläpp av olja

### Gällande rätt

#### Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Såvitt avser olja gäller – enligt 2 kap. 8 § förordningen – inte de förbud mot att släppa ut olja som finns i 2 kap. 2 § lagen och 2 kap. 5 § förordningen fritidsfartyg.

Vid lagens tillkomst angavs i 2 kap. 1 § i då gällande förordning att i fråga om utsläpp av olja från andra fartyg än oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet under 400 registerton meddelade sjöfartsverket föreskrifter. Beträffande fritidsfartyg angavs i då gällande 1 kap. 1 § andra stycket Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1980:48) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg att;

Utsläpp av olja eller oljehaltig blandning från fritidsfartyg bör undvikas om det är praktiskt möjligt. Detta gäller särskilt vid badstränder, i hamnområden och på andra platser med stillastående vatten.

Bestämmelsen i Sjöfartsverkets kungörelse upphörde att gälla i december 2001.<sup>1</sup>

### MARPOL

Regel 2.1 i bilaga I till MARPOL anger att bestämmelserna i bilagan är tillämpliga på samtliga fartyg om inte annat anges.

I regel 15.1 i bilaga I anges att om inte annat följer av regel 4 i bilaga I eller avsnitt 2, 3 eller 6 i regel 15 ska samtliga utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar från fartyg vara förbjudet.

Regel 4 i bilaga I till MARPOL avser utsläpp som sker i nödsituationer. Regel 15.6 i bilaga I till MARPOL anger att olja och oljehaltig blandning på ett fartyg med en bruttodräktighet under 400 antingen ska behållas ombord för att lämnas till en mottagningsanordning i land eller släppas ut i havet under förutsättning att:

1. fartyget är under gång,
2. fartyget är försett med och har i drift ett behandlings- och kontrollsystem för länsvatten som är godkänt av behöriga myndigheter,

---

<sup>1</sup> SJÖFS 2001:15.

3. utflödet har ett oljeinnehåll som utan utspädning uppgår till högst 15 ppm,
4. den oljehaltiga blandningen, när det gäller oljetankfartyg, inte kommer från lastpumptrum, och
5. den oljehaltiga blandningen, när det gäller oljetankfartyg, inte är blandad med oljelastrester.

### Helsingforskonventionen

Det saknas särskilda regler om utsläpp av olja i Helsingforskonventionen. Regel 4 i bilaga IV till konventionen anger dock att de fördragsslutande staterna ska tillämpa bilaga I–V till MARPOL.

### Fritidsbåtsdirektivet och fritidsbåtslagen

Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet), innehåller bestämmelser om säkerhets och miljökrav på fritidsbåtar och viss utrustning som hör till fritidsbåtar. Direktivet fastställer vilka krav avseende säkerhet, hälsa, miljö- och konsumentskydd, s.k. väsentliga krav, som medlemsstaterna ska ställa på fritidsbåtar och den utrustning som omfattas av direktivet. Kraven ska vara uppfyllda när produkterna släpps ut på marknaden. Båtar och utrustning som uppfyller kraven ska också CE-märkas. Syftet med direktivet är att åstadkomma enhetliga krav och därigenom undanröja handelshinder och ojämna konkurrensvillkor samt underlätta fri rörlighet för de produkter som omfattas av direktivet.

I juni 2003 antog Europaparlamentet och rådet direktivet 2003/44/EG om ändringar i fritidsbåtsdirektivet. Genom detta utökades fritidsbåtsdirektivets tillämpningsområde till att även omfatta bland annat vattenskotrar och motorer som driver eller är avsedda att driva fritidsbåtar eller vattenskotrar. Nya krav infördes vidare i fråga om buller och avgaser, och vissa produkter ska uppfylla väsentliga säkerhets- och miljökrav även efter att de genomgått omfattande förändringar. Fritidsbåtsdirektivet är för närvarande föremål för revision.

Fritidsbåtsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar med

tillhörande förordning (1996:53) och Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:14) med föreskrifter om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om bl.a. tillämpningsområde, märkningsskyldighet och tillsyn. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har i lagen bemyndigats att meddela de mer detaljerade bestämmelserna, och regeringen har i förordningen delegerat denna föreskriftsrätt till Transportstyrelsen. Den övervägande delen av reglerna har således genomförts genom föreskrifter.

### Allmänt om utsläpp av olja från fritidsbåtar

Uppgifterna nedan är hämtade från dels Båtlivsundersökningen 2004 och 2010, dels Naturvårdsverket rapport Alkylatbensin i småbåtsmotorer, analys av miljöfördelar (rapport 6307 oktober 2009). Det är två olika företag som gjort 2004 och 2010 års Båtlivsundersökningar. Företagen har inte delat med sig bakomliggande data från tidigare undersökning för att se hur beräkningar gjorts på respektive fråga i undersökningarna samt på vilka kriterier och med vilka exakta siffror de vägt sitt material. Det går därför ur statistisk synvinkel inte att göra direkta jämförelser med siffrorna mellan de olika Båtlivsundersökningarna.

Det finns ingen exakt siffra som anger hur många fritidsbåtar det finns i landet. I Båtlivsundersökningen från hösten 2010 uppskattas det totala antalet båtar till 881 000. I Båtlivsundersökningen från 2004 var antalet båtar 718 000.

Vanligaste båtsorten är motorbåtar utan övernattningsmöjligheter med motor på minst 10 hk. De utgör 32 procent av båtbeståndet. Näst vanligaste båttyperna är jolle, eka och roddbåt utan motor som utgör 18 procent av båtbeståndet och nästan lika många är kategorin helt öppen båt med motor under 10 hk. Denna utgör 18,4 procent av båtbeståndet.

Enligt 2010 års Båtlivsundersökning är nästan 600 000 båtar utrustade med motor och av dessa har nästan en tredjedel (31,4 procent) fyrtaktsmotorer eller en tvåtaktsmotor av ny typ med direktinsprutning. Ungefär lika många (30 procent) har en tvåtakts utombordsmotor av traditionell typ (dvs. tvåtaktsmotorer tillverkade före den 1 januari 2007). I undersökningen har dock nästan 20 procent uppgett att de inte vet vilken typ av motor de har. Drygt hälften (51 procent) av båtarna har förbrukat mellan 25 och 250



liter bensin, medan cirka en tredjedel (33,4 procent) förbrukade 0–25 liter under perioden första maj till sista september 2010.

Traditionella tvåtaktsmotorer för fritidsbåtar har låg verkningsgrad. En stor del av bränslet går rakt genom motorn och ut med avgaserna utan att förbrännas. Denna så kallade spolförlust har uppskattats utgöra 20–30 procent av bensinförbrukningen. En stor del av de polycykliska aromatiska kolväten (PAHer) som finns i bensinen följer alltså med avgaserna ut och hamnar direkt i vattnet, eller i luften över det vatten, där båten framförs. Vidare bildas det även PAHer vid förbränningen i motorn. Även dessa följer med avgaserna ut i miljön.

Sedan 1 januari 2006 ska alla nya fyrtaktsmotorer (bensin) och dieselmotorer uppfylla de miljökrav som ställs i fritidsbåtsdirektivet. Kraven gäller från 1 januari 2007 även för nya tvåtaktsmotorer (bensin). Utsläpp och bränsleläckage från dessa moderna motorer är försumbart jämfört med traditionella tvåtaktsmotorer.

Utsläpp från traditionella tvåtaktsbåtmotorer sker till stor del i form av en emulsion av oförbränt bränsle och vatten. Då bränslet har lägre densitet än vatten flyter oupplösta droppar uppåt. Cirka 80–90 procent av utsläppen från båtmotorer samlas vid ytan. Genom avdunstning kan sedan flyktiga ämnen lämna vattnet, medan icke-flyktiga ämnen stannar kvar i ytvattnet.

PAHer är en grupp ämnen som finns i petroleumprodukter (t.ex. bensin), men som även bildas vid ofullständig förbränning, t.ex. i motorer. PAHer har visats orsaka en rad toxiska effekter på fisk. De har bland annat visats påverka immunförsvaret negativt, ge upphov till genetiska skador, orsaka blödningar, missbildningar, hjärtfel, nervcellsöd, samt vid högre exponeringar ge upphov till ökad dödlighet.

Ett flertal studier har visat att avgasvatten, dvs. vatten som en motor körts i, är toxiskt för bland annat fiskar och kräftdjur. Halterna giftiga ämnen i kölvattnet efter en båt med traditionell tvåtaktsmotor körd på bensin är tillräckligt höga för att orsaka negativa effekter på fisk. Utsläppen från en liter bensin kan kontaminera upp till 5 000 m<sup>3</sup> vatten till en nivå som potentiellt kan ge toxiska effekter.

Data avseende PAH-halter i svenska vatten av betydelse för fiskpopulationer är bristfälliga. Bakgrundshalter på öppet vatten i Östersjön har ligger inte långt från de halter vid vilka man funnit toxiska effekter. Mer kustnära och i estuarier har dock halter långt över dem som visats ge toxiska effekter uppmätts. Mätningar av

PAH i grunda vikar och sjöar med hög belastning av båttrafik i Sverige saknas, men det är inte osannolikt att halterna i dessa miljöer är högre än på öppet vatten även i Sverige, och att de kan vara av en storleksordning som kan orsaka negativa effekter på fisk.

Traditionella tvåtaktsmotorer körda på alkylatbensin har visats sig kunna ge betydligt lägre utsläpp, 60–100 gånger, av toxiska PAH-er. Alkylatbensin tillverkas på raffinaderier av mättade gasformiga kolväten (alkaner) från fossila bränslen. Alkylatbensin har låga halter av svavel, aromater och omättade kolväten. Vidare har i de toxicitetsstudier med kräftdjur där effekter av avgasvatten från alkylatbensin och vanlig bensin jämförts, alkylatbensin visats ge 2–10 gånger lägre toxicitet. Det har dock ej gjorts några studier avseende toxicitet för avgasvatten från alkylatbensin på fisk. Den forskning som finns tyder emellertid på att miljöpåverkan från fritidsbåtar kan minskas med en övergång från standardbensin till alkylatbensin. Mer studier behövs dock för att kunna kvantifiera betydelsen för fiskbestånd av en övergång till alkylatbensin.

Av 2010 års Båtlivsundersökning framgår att av ägare till tvåtakts utombordsmotorer av traditionell typ uppger fler än åtta av tio (82 procent) att de vanligtvis kör på blyfri 95 medan 4,5 procent kör på blyfri 98. Alkylatbensin används vanligtvis av 4,6 procent. Som skäl för att avstå från att använda alkylatbensin säger drygt en av fyra (25,9 procent) att den är för dyr, drygt en av fem (22,3 procent) anger som skäl att alkylatbensin inte finns tillgänglig i närheten. Cirka en av sex (16,7 procent) anger som skäl att motorn inte mår bra av alkylatbensin. Knappt en femte del har uppgett att de har ”annat skäl” till varför man avstår att använda alkylatbensin och ytterligare drygt en femtedel har uppgett som svar att de ”vet inte”. I 2004 års båtlivsundersökning svarade 5,9 procent att de använde alkylatbensin.

## Överväganden

**Förslag:** Fritidsfartyg ska omfattas av förbudet att släppa ut olja från fartyg.

Konsekvenserna för båtlivet om förbudet tillämpas fullt ut på traditionella tvåtaktsmotorer blir dock mycket stora. Utsläppet av olja som följer med avgaserna till tvåtaktsmotorer av traditionell typ ska därför inledningsvis undantas från förbudet.

Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten överväga om det finns behov av föreskrifter som beaktar behovet av att skydda särskilt känsliga miljöer. Föreskrifterna kan exempelvis innebära att det inom vissa känsliga områden och tider på året är krav på att använda alkylatbränsle eller t.o.m. totalförbud mot att använda traditionella tvåtaktsmotorer. Myndigheterna måste i detta arbete också beakta båtlevets betydelse för att erbjuda naturupplevelser och rekreation.

### Vad kräver MARPOL m.m.

Regel 2 i bilaga I till MARPOL anger att bestämmelserna i bilagan är tillämpliga på samtliga fartyg om inte annat anges. Fartyg definieras i artikel 2 till MARPOL 73 som fartyg av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta och flytande plattformar.

Regel 15 i bilaga I till MARPOL förbjuder utsläpp av olja från maskinutrymmen. Med olja avses i MARPOL petroleum i varje form, inbegripet råolja, eldningsolja, sludge, oljeavfall och raffinerade produkter med undantag för petrokemiska produkter som är skadliga flytande. Som olja anses också oljehaltiga blandningar.

Med ”utsläpp” avses enligt artikel 3 till MARPOL 73 i fråga om skadliga ämnen eller utflöden som innehåller sådana ämnen, varje utsläpp oavsett hur det orsakas, från ett fartyg, däri inbegripet varje utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning. Utsläpp är således ett mycket vitt begrepp.

MARPOL undantar inte fritidsfartyg från förbuden mot att släppa ut olja. För fartyg med en bruttodräktighet under 400 – vilket omfattar i princip samtliga fritidsfartyg – anges i regel 15.6 i bilaga I till MARPOL att olja och oljehaltig blandning antingen ska behållas ombord för att lämnas till en mottagningsanordning i land eller släppas ut i havet under vissa specificerade förutsättningar bland annat att oljeinnehållet inte överstiger 15 ppm samt att fartyget är försett med och har i drift ett godkänt behandlings- och kontrollsystem för länsvatten.

I traditionella tvåtaktsmotorer går vid vissa effektlägen en stor del av bränslet oförbränt genom motorn. Det oförbrända bränslet blandas med avgaserna och leds ner i vattnet tillsammans med kylvatten från motorn. Även olja för att smörja motorn blandas direkt

i bränslet och passerar oförbränt ut med avgaserna. Detta är enligt en strikt tolkning av ordalydelsen i MARPOL att betrakta som ett utsläpp.

De undantag från förbudet mot utsläpp av olja som finns i regel 15.6 i bilaga I till MARPOL är inte tillämpligt på tvåtaktsmotorernas utsläpp när mängden oförbränt bränsle och smörjolja i avgaserna överstiger 15 ppm. Vidare avser undantaget bara länsvatten från maskinutrymmet som passerat ett godkänt behandlings- och kontrollsystem vilket fritidsfartyg med tvåtaktsmotorer saknar.

Konventionstexten lämnar inte utrymme för att genom nationella särbestämmelser undanta vissa typer av fartyg från bestämmelserna om utsläpp av olja. Det är dock uppenbart att ändamålet med MARPOL inte främst varit att minska utsläppen av olja från fritidsbåtar med traditionella tvåtaktsmotorer utan från handelsfartyg. Vid konventionens tillkomst var fritidsfartygens bidrag internationellt till de totala utsläppen av olja sannolikt relativt små. Det finns vidare, såvitt vi kunnat utröna, inte någon annan fördragsslutande stat som förbjudit användandet av traditionella tvåtaktsmotorer. Konventionstexten är dock – som påpekats ovan – tydlig med att den omfattar alla typer av fartyg.

### Ska ett förbud införas?

Fritidsfartygen står numera för en relativt stor del av fartygstrafikens totala utsläpp av olja i svenska farvatten. En mycket stor del av fritidsfartygens utsläpp orsakas av båtar med traditionell tvåtaktsmotor. Sedan 1 januari 2006 ska alla nya fyrtaktsmotorer och dieselmotorer uppfylla de miljökrav som ställs i fritidsbåtdirektivet. För nya tvåtaktsmotorer gäller att de från 1 januari 2007 ska uppfylla kraven i direktivet. För dessa motorer samt äldre diesel och fyrtaktsmotorer sker det inte – beroende på motorernas konstruktion – utsläpp av olja genom motorn.

Det är dock inte bara vid drift av motorerna som utsläpp av olja kan förekomma från fritidsfartyg. Även vid hantering av bränslet i samband med tankning (läktring) kan oljespill förekomma eller i samband med olyckor eller andra tillbud. Olja kan också läcka om motorns underhåll är eftersatt.

Det är svårt att på ett rättvisande sätt uppskatta fritidsfartygens utsläpp av olja. De uppskattningar som gjorts av utsläppen av tra-

ditionella tvåtaktsmotorer varierar mycket. På Transportstyrelsens hemsida står att läsa att:

Äldre tvåtaktsmotorer uppskattas förbruka upp till 12 000 kubikmeter bränsle, vilket ger en uppskattad utsläppsmängd av kolväten om 3 000 ton. Andra (Länsstyrelsen i Västra Götaland) uppskattar utsläppen till 8 à 10 000 ton. En äldre undersökning från tidigt 1990-tal indikerade 14 000 ton.

Fritidsfartygens utsläpp är diffusa och spridda över stora områden och i tiden. Utsläppen är dock koncentrerade till sommarmånaderna som är den traditionella båtsäsongen. Betydligt förhöjda halter av skadliga ämnen som de traditionella tvåtaktsmotorernas utsläpp i hög grad bidrar till har exempelvis uppmätts i kustnära områden och runt flodmynningar. Det är därför enligt vår uppfattning angeläget att minska utsläppen av olja från fritidsbåtar genom att de omfattas av förbudet mot utsläpp av olja.

### Konsekvenser av ett förbud

Att omedelbart och strikt genomföra ett förbud mot att släppa ut olja för fritidsfartyg utan att ta hänsyn till konsekvenserna för båtlivet är svårt. Bruket av traditionella tvåtaktsmotorer – som direkt skulle drabbas av förbudet mot att släppa ut olja – är allmänt och hittills accepterat. Över en tredjedel av alla båtmotorer är av denna typ. Sedan den 1 januari 2007 sker dock ingen försäljning av nya traditionella tvåtaktsmotorer. Det finns för närvarande över 200 000 traditionella tvåtaktsmotorer i bruk. SweBoat har uppskattat att cirka 6 000 traditionella tvåtaktsmotorer fasas ut per år. Det kommer därför under överskådlig tid att finnas ett stort antal traditionella tvåtaktsmotorer att ta hänsyn till och får inte dessa användas skulle konsekvenserna för det fria båtlivet bli förödande. Utsläppet av olja som följer med avgaserna till tvåtaktsmotorer av traditionell typ bör därför, eventuellt med vissa begränsningar, tillåtas under en övergångsperiod.

Det bör därför ankomma på regeringen att besluta när förbudet mot utsläpp av olja ska omfatta utsläpp av olja som härrör från driften av tvåtaktsmotorer tillverkade innan den 1 januari 2007.

De negativa miljöeffekterna av traditionella tvåtaktsmotorer kan under övergångsperioden motverkas på olika sätt. Ett sätt som ofta förespråkas är användandet av alkylatbränsle som allmänt antas ha

mindre miljöpåverkan än vanlig bensin – även om alkylatbensin också är en petroleumprodukt.

Energiskatten på alkylatbensin sänktes med 1,50 kronor litern från och med den 15 november 2002 för att öka användning av alkylatbensin i tvåtaktsmotorer. Detta gällde inte minst det stora antalet utombordsmotorer som är försedda tvåtaktsteknik (prop. 2001/02:177). Regeringen anförde att sänkningen av energiskatten ger förutsättningar för en ökad användning av alkylatbensin i tvåtaktsmotorer. Därutöver fordrades, enligt regeringen, att oljebranschen och övriga berörda gör satsningar i distributions- och försäljningsleden för att möjliggöra en sådan ökad användning. Regeringen ansåg också att det var nödvändigt med ett omfattande informationsinsatser.

Alkylatbensin finns att tillgå på pump vid femtontalet sjömackar. Priset är då cirka 1 krona högre per liter jämfört med vanligt 95 oktanic bensin. Är båtägaren hänvisad till att köpa alkylatbensin på dunk är priset nästan det dubbla jämfört med vanlig 95 oktanic bensin på pump. Alkylatbensin har trots de informationsinsatser som hittills gjorts, inte fått något stort genomslag. Enligt 2010 års Båtlivsundersökning använder bara 4,6 procent av båtägarna alkylatbensin och det finns inget som tyder på att användandet självmant kommer att öka.

Om användningen av alkylatbensin inte får ett bättre genomslag måste det också övervägas om det behöver vidtas andra åtgärder för att skydda miljön från den miljöpåverkan traditionella tvåtaktsmotorer innebär. Förbud, med stöd av 7 kap. 1 § lagen, mot att använda tvåtaktsmotorer i vissa känsliga områden under hela eller delar av året kan eventuellt vara till sådan nytta för miljön att det överväger det intrång det innebär för det fria friluftslivet. Det kan vidare övervägas om det på liknade sätt kan krävas att alkylatbensin används i traditionella tvåtaktsmotorer inom vissa känsliga områden. Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten belysa dessa frågor och ta fram ett förslag om vilka särskilda åtgärder som kan vidtas för minska miljöpåverkan av traditionella tvåtaktsmotorer inom vissa känsliga eller utsatta områden samt belysa vilken påverkan förslagen skulle ha för båtlivet.

## 12 Tillsyn m.m.

### 12.1 Tillsyn av och ingripanden mot utländska fartyg

#### 12.1.1 Bakgrund

Bestämmelserna om tillsyn i den ekonomiska zonen tillkom den 1 januari 1993 när Sverige inrättade den ekonomiska zonen. Därefter infördes den 1 juli 1996 bestämmelser om inspektion i anledning av otillåtet utsläpp på territorialhavet som ett led i genomförandet av havsrättskonventionen. Bestämmelserna om tillsyn ändrades den 1 februari 2001 för förtydliga reglerna och uppnå bättre överensstämmelse med havsrättskonventionen och MARPOL. Samtidigt gavs Kustbevakningen möjlighet att inleda och bedriva förundersökning i fråga om utsläppsbrott. Kustbevakningen erhöll i princip samma befogenheter som polisen har att vidta åtgärder. Vidare infördes i lagen de begränsningar som gäller enligt det internationella regelverket vid straffrättsliga ingripanden mot utländska fartyg.

#### 12.1.2 Havsrättskonventionen och ingreppskonventionen

I artikel 220 i havsrättskonventionen finns bestämmelser om hur kuststaterna får gå tillväga för att säkerställa att statens lagar och andra författningar, som antagits i enlighet med havsrättskonventionen eller internationella regler och normer för att förhindra, begränsa eller kontrollera förorening, tillämpas på fartyg under utländsk flagg.

Av artikel 220.1 framgår att när ett fartyg frivilligt befinner sig i en stats hamn eller off-shore-terminal, får staten, med förbehåll för kapitel 7 i konventionen, inleda rättsliga förfaranden beträffande

varje överträdelse av dess lagar och andra författningar som antagits i enlighet med konventionen eller tillämpliga internationella regler och normer för att förhindra, begränsa och kontrollera förorening från fartyg, när överträdelsen har ägt rum i statens territorialhav eller ekonomiska zon.

Möjligheten enligt havsrättskonventionen att företa en fysisk inspektion av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet regleras i artikel 220 punkt 2. När det föreligger klara skäl att anta ("clear grounds for believing") att ett fartyg under genomfart av en stats territorialhav ("navigating in the territorial sea of a State has, during its passage therein") har överträtt statens författningar för att förhindra, begränsa och kontrollera förorening från fartyg, får staten göra en fysisk inspektion av fartyget med anledning av överträdelsen. Innebörden av genomfart definieras i art. 18 i konventionen. Med genomfart avses i huvudsak att passera havet utan att inlöpa till inre vatten eller att inlöpa till eller gå till havs från inre vatten. Genomfarten ska vara oavbruten och skyndsamt, med rätt att under vissa förhållanden stoppa och ankra.

Möjligheten till inspektion av utländska fartyg i territorialhavet och den ekonomiska zonen, med anledning av överträdelse av statens författningar för att förhindra, begränsa och kontrollera förorening från fartyg i den ekonomiska zonen, regleras i artikel 220 punkterna 3, 5 och 6 i havsrättskonventionen. I punkt 3 föreskrivs att kuststaten, när det föreligger klara skäl att anta att ett fartyg som navigerar i en stats ekonomiska zon eller territorialhav har överträtt tillämpliga författningar för att förhindra, begränsa och kontrollera förorening från fartyg i den ekonomiska zonen, får begära att fartyget lämnar viss information. Begäran kan avse information om fartygets identitet och registreringshamn, senaste och nästa anlöpningshamn och annan relevant information som krävs för att fastställa om en överträdelse har ägt rum. När det föreligger klara skäl att anta (clear grounds for believing) att en sådan överträdelse som avses i punkt 3 har ägt rum, får kuststaten enligt punkt 5 under vissa förhållanden företa en fysisk inspektion av fartyget vad beträffar förhållanden i samband med överträdelsen. Misstanken om överträdelse ska avse ett utsläpp som medfört eller hotar att medföra betydande förorening av den marina miljön. Kuststaten får då företa en inspektion, om fartyget vägrat att lämna sådan information som föreskrivs i punkt 3 eller informationen avviker från uppenbara fakta samt omständigheterna i fallet berättigar till en inspektion.



Punkt 6 i artikel 220 reglerar kuststatens möjlighet att inleda ett rättsligt förfarande när det föreligger klara objektiva bevis ("clear objective evidence") att det skett en överträdelse som avses i artikel 220.3 vilket lett till ett utsläpp som medfört omfattande skada eller hot om skada på kusten eller kuststatens därmed sammanhängande intressen eller på tillgångarna i dess territorialhav eller ekonomiska zon. Därigenom föreligger också en rättighet att företa inspektion. (prop. 2000/01:139 s. 75).

Artikel 221 i havsrättskonventionen anger att en stat har rätt att vidta åtgärder för att förhindra förorening som härrör från sjöolyckor. I artikeln anges att inget i del V Ekonomisk zon i havsrättskonventionen ska påverka staters rättighet att, i enlighet med såväl folkrättslig sedvanerätt som traktatbaserad folkrätt, utanför territorialhavet vidta och genomdriva åtgärder som står i proportion till den faktiska eller hotande skadan, för att skydda sin kust eller därmed förbundna intressen, däri inbegripet fiske, från förorening eller hot om förorening till följd av en sjöolycka eller handlingar i samband med en sådan olycka, som sannolikt kan förväntas få omfattande skadlig följd.

Med sjöolycka avses kollision mellan fartyg, grundstötning eller annat navigeringsmissöde, eller annan händelse ombord på ett fartyg eller utanför detta, som medför materiell skada eller omedelbart hot om materiell skada på fartyg eller last.

Det finns bestämmelser om en stats rätt att vidta åtgärder för att förebygga förorening eller begränsa verkningar av sådan förorening i 1969 års International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties eller ingreppskonventionen och dess tilläggsprotokoll år 1973, genom vilket konventionen utvidgades till att omfatta även andra skadliga ämnen än olja. I ingreppskonventionen slås fast att en stat har rätt att på det fria havet vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra, lindra eller eliminera allvarlig och överhängande fara för kuststatens kustlinje eller närliggande intressen genom förorening eller risk för sådan förorening. Ingrepp enligt konventionen måste normalt föregås av samråd med andra berörda stater. Ingreppskonventionens tillämpningsområde anses även innefatta en stats ekonomiska zon (prop. 2001/01:139 s. 79).

I artikel 111 i havsrättskonventionen finns bestämmelser om omedelbart förföljande av ett fartyg. Förföljande får tillgripas då kuststatens behöriga myndigheter har goda skäl att tro att fartyget har brutit mot statens lagar och andra författningar. Det måste

påbörjas då fartyget befinner sig i kuststatens inre vatten eller territorialhav och får endast fortsätta utanför territorialhavet om förföljandet inte har avbrutits. Rätten till omedelbart förföljande upphör då det förföljda fartyget kommer in på sitt eget lands eller tredje lands territorialhav. Omedelbart förföljande kan sålunda ske på det fria havet, och även genom ett annat lands ekonomiska zon. Rätten till omedelbart förföljande gäller i tillämpliga delar vid överträdelser även i den ekonomiska zonen. I artikel 111 anges mer detaljerat hur förföljandet får gå till.

### 12.1.3 Svensk rätt

Artikel 220 har genomförts i svensk rätt dels genom bestämmelserna i 6 kap. 2 § och 2 a § lagen som handlar om inspektion, dels genom bestämmelserna i 11 kap. 10 § och 11 § lagen som handlar om ingripanden mot utländska fartyg.

Inspektion av fartyg ska enligt 6 kap. 2 § första stycket ske när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. De begränsningar som artikel 220 innebär för kuststatens möjlighet att företa fysisk inspektion har delvis genomförts i 6 kap. 2 § andra stycket och 6 kap. 2 a §.

Artikel 220 punkt 2 i havsrättskonventionen motsvaras i svensk rätt av 6 kap. 2 § andra stycket. I 6 kap. 2 § andra stycket anges att tillsynsmyndigheten får inspektera ett utländskt fartyg som är under genomfart av Sveriges territorialhav endast om det finns grundad anledning att anta att ett förbudet utsläpp har skett från fartyget inom Sveriges sjöterritorium.

Artikel 220 punkt 3, 5 och 6 motsvaras i svensk rätt av 6 kap. 2 a § lagen. I 6 kap. 2 a § första stycket föreskrivs att inspektion av utländskt fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon endast får vidtas om det är klarlagt att det har skett ett förbudet utsläpp från fartyget och att detta utsläpp har medfört eller kan medföra betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

Inspektion får dessutom, enligt 6 kap. 2 a § andra stycket, ske om det finns grundad anledning att anta att det har skett ett förbudet utsläpp från fartyget i den ekonomiska zonen och utsläppet har medfört eller kan medföra sådana betydande förorening av den marina miljön. För en inspektion förutsätts då att fartygets befäl-

havare har vägrat att lämna uppgifter om fartygets identitet och registeringshamn m.m. eller har lämnat uppgifter som uppenbarligen inte överensstämmer med verkliga förhållanden och inspektionen är påkallad av omständigheterna i övrigt.

Av 6 kap. 2 b § framgår slutligen att inspektion får ske av ett utländskt fartyg som befinner sig utanför Sveriges sjöterritorium, utöver vad som anges i 2 och 2 a §§, om de förutsättningar som anges i 2 eller 2 a § föreligger och fartyget har blivit föremål för omedelbart förföljande.

I 11 kap. 10 § (11 kap. 2 § befogenhetsutredningens förslag) anges att ombord på fartyg som befinner sig på svenskt territorialhav så får förhör eller tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken vidtas om det finns grundad anledning att anta att ett förbjudet utsläpp har skett från fartyget inom Sveriges sjöterritorium eller att det på fartyget i svenskt inre vatten har begåtts ett brott som avses i 10 kap. 3 eller 4 § lagen. Bestämmelsen bygger på artikel 220 punkt 2 i havsrättskonventionen.

Av 11 kap. 11 § första stycket lagen (11 kap. 3 § första stycket i befogenhetsutredningens förslag) framgår att ombord på ett utländskt fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon får förhör eller tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken vidtas med anledning av ett utsläpp i den ekonomiska zonen endast om det är klarlagt att det har skett ett förbjudet utsläpp från fartyget, och detta utsläpp har medfört eller kan medföra betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar inom Sveriges sjöterritorium eller i Sveriges ekonomiska zon.

Förhör enligt 23 kap., beslag enligt 27 kap. i form av oljeprov eller husrannsakan enligt 28 kap. 1 § rättegångsbalken får enligt 11 kap. 11 § andra stycket lagen (11 kap. 3 § andra stycket i befogenhetsutredningens förslag) även genomföras om det finns grundad anledning att anta att det har skett ett förbjudet utsläpp från fartyget i den ekonomiska zonen och utsläppet har medfört eller kan medföra betydande förorening av den marina miljön, och fartygets befälhavare har vägrat att lämna vissa efterfrågade relevanta uppgifter och ett ingripande mot fartyget är påkallat av omständigheterna i övrigt. 11 kap. 11 § lagen motsvarar artikel 220 punkt 3, 5 och 6 i havsrättskonventionen.

#### 12.1.4 De svenska bestämmelsernas tillkomst

Vid lagens tillkomst saknades särskilda bestämmelser om när inspektion av utländska fartyg kunde ske. Den enda bestämmelse som fanns motsvarar den nuvarande lagens 6 kap. 2 § första stycket att fartyg ska inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs.

Föregångaren till 6 kap. 2 a § infördes i lagen i samband med att regeringen bemyndigades att inrättade en ekonomisk zon runt den svenska kusten. Beträffande ingripande mot fartyg som förorenar den ekonomiska zonen anfördes bland annat följande (prop. 1992/93:54 s. 42)

I fråga om rätten att använda tvångsmedel i den ekonomiska zonen vid överträdelse eller misstänkt överträdelse av i zonen gällande föreskrifter bör beaktas, att havsrättskonventionen, som i artikel 220 ger kuststaten en omfattande rätt att tillgripa tvångsåtgärder ännu inte har trätt i kraft. Konventionen bör alltså i dessa delar ligga till grund för lagstiftning och tillämpas endast i den utsträckning åtgärderna står i överensstämmelse med gällande sedvanerätt eller utgör en kodifiering av redan gällande rätt.

Enligt min mening kan man komma till en tillfredställande lösning av frågan om användning av tvångsmedel i den ekonomiska zonen genom att i redan befintlig lagstiftning och med stöd av gällande konventioner utvidga vissa föreskrifter till att gälla den ekonomiska zonen. Detta är möjligt när det gäller miljöskyddsåtgärder, vilket framgår av artikel 56 i havsrättskonventionen. En sådan lösning står enligt min mening inte heller i strid mot andra konventioner som är aktuella i sammanhanget.

Tvångsingripanden av den karaktär det kan vara fråga om föranleds i regel av att ett fartyg under gång förorenar omgivande vatten.

6 kap. 2 § andra st. infördes i lagen i samband med att riksdagen godkände havsrättskonventionen (prop. 1995/96:140). Regeringen anförde då ( a. prop. s)

Artikel 220.2 reglerar när kuststaten får inspektera utländskt fartyg, som under genomfart av statens territorialhav, överträtt statens lagar och andra författningar. Endast när det föreligger klarar skäl att anta att så har skett får inspektion vidtas. Någon bestämmelse som motsvarar detta finns inte i dag i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Regeringen delar remissinstansernas åsikt att promemorians förslag i denna del uppställer alltför stränga krav på när en inspektion får vidtas. Regeringen föreslår att bestämmelsen utformas så att en sådan inspektion endast får vidtas endast om det föreligger klara skäl att anta att det skett ett förbjudet utsläpp i territorialhavet. Denna lydelse ansluter helt till den svenska översättningen av artikel 220.2.

6 kap. 2 § och 2 a § ändrades sedan genom prop. 2000/01:139 i förtydligande syfte samt för att nå bättre överensstämmelse med havsrättskonvention och med bestämmelserna i MARPOL. Någon i ändring i sak var dock inte avsedd. Samtidigt infördes bestämmelser i 6 kap. 2 b § om inspektion efter omedelbart förföljande.

Bestämmelserna i 11 kap. om ingripanden mot utländska fartyg trädde i kraft 1 januari 2002 när Kustbevakningen gavs befogenhet att inleda och bedriva förundersökning rörande olagliga utsläpp. Man valde då att lagreglera de begränsningar som gäller enligt det internationella regelverket vid straffrättsliga ingripanden mot utländska fartyg. (Prop. 2001/01:139 s. 100 ff och 186 ff).

### 12.1.5 Överväganden

#### Allmänna utgångspunkter

**Bedömning:** Det saknas skäl att göra andra begränsningar av möjligheten att utöva tillsyn över eller ingripa mot utländska fartyg på territorialhavet eller i ekonomisk zon än de som klart följer av havsrättskonventionen.

Det föreligger inte någon havsrättslig begränsning i möjligheten att besluta om inspektion av eller åtgärder mot utländska fartyg som frivilligt befinner sig i hamn eller inre vatten. Det är först när fartygen befinner sig på territorialhavet eller i den ekonomiska zonen som det finns omfattande begränsningar. Som en allmän utgångspunkt anser vi att det inte finns skäl att lägga andra begränsningar på möjligheten att utöva tillsyn över eller ingripa mot utländska fartyg på territorialhavet eller i ekonomisk zon än de som klart följer av havsrättskonventionen.

Bestämmelserna i artikel 220 i havsrättskonventionen om kuststatens säkerställande av reglernas tillämpning gör inte direkt skillnad på om åtgärderna vidtas inom ramen för tillsyn eller inom ramen för ett brottmålsförfarande. Hur artikel 220 i havsrättskonventionen genomförs är i första hand ett val kuststaten gör.

## Inspektion av utländska fartyg

**Förslag:** Nuvarande reglering av inspektion av utländska fartyg i Sveriges territorialhav och ekonomiska zon tas bort för att tydliggöra Transportstyrelsens och Kustbevakningens roller när det gäller att säkerställa efterlevnaden av lagens bestämmelser av utländska fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav eller inom svensk ekonomisk zon.

Tillsynsmyndigheten ges uttrycklig rätt att om det skett ett utsläpp av skadliga ämnen eller föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg, som befinner sig under genomfart av Sveriges territorialhav eller inom svensk ekonomisk zon, att inspektera fartyget om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån. Bestämmelsen blir därmed tydligare kopplad till de fall då det är aktuellt att vidta särskilda åtgärder mot förorening enligt 7 kap. 5 § lagen.

Det har under utredningens arbete framkommit att det för tillsynsmyndigheten inte är helt lätt att göra sig en bild av vad som är tillåtet i fråga om tillsyn av utländska fartyg med dagens regler eller vad som förväntas av den. Bestämmelserna om tillsyn – som tillkom oberoende av reglerna om ingripanden mot utländska fartyg – har aldrig eller mycket sällan använts. De har därför inte i utsatts för den prövning som praktisk tillämpning innebär. När man läser förarbetena till dessa bestämmelser blir det också uppenbart att det varit en teoretisk diskussion med svag förankring i tillsynsmyndighetens verksamhet eller uppdrag.

Transportstyrelsen uppdrag anges i 1–2 § i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Där framgår att Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller, utövas över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet. Varken i instruktion eller regleringsbrev finns tillsyn i territorialhavet eller den ekonomiska zonen omnämnt. Transportstyrelsen saknar själv resurser att bevaka och

utöva fysisk tillsyn över fartyg till sjöss i territorialhav eller den ekonomiska zonen, varför myndighetens dagliga närvaro i dessa områden är låg. Transportstyrelsen utövar däremot omfattande tillsyn av fartyg när dessa är i hamn.

Kustbevakningen har enligt 1 § förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Verksamheten bedrivs bland annat inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt på land i anslutning till dessa vatten. Kustbevakningen ska vidare enligt 3 § i enlighet med särskilda föreskrifter förhindra och upptäcka brottslig verksamhet, ingripa vid misstanke om brott samt utreda och beivra brott eller bistå med utredningen av brott. Det ankommer vidare på Kustbevakningen att utöva tillsyn över svensk kontinentalsockel och ekonomisk zon, vilket framgår av 6 § instruktionen. I Kustbevakningens regleringsbrev för budgetåret 2011 anges att Kustbevakningens arbete med övervakning av miljön ska bidra till att de miljö kvalitetsmål som har anknytning till myndighetens verksamhetsområde nås. Kustbevakningen ska därmed särskilt bidra till att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minskar jämfört med tidigare år. Vidare ska Kustbevakningens förebyggande arbete med övervakning av miljön bidra till att dumpningen till sjöss minskar jämfört med tidigare år. För att kunna fullgöra sina uppgifter har Kustbevakningen ett stort antal fartyg och även tillgång till avancerade övervakningsflygplan. Kustbevakningens övervakning ledde 2010 till att 188 förundersökningar inleddes. Närvaron i territorialhavet och den ekonomiska zonen får beskrivas som hög.

Sverige har ett starkt intresse av att fartyg som passerar genom territorialhavet och den ekonomiska zonen uppfyller lagens bestämmelser som syftar till att förebygga och begränsa utsläpp av skadliga ämnen från fartyg. Det är dock uppenbart att det inte förväntas av Transportstyrelsen att myndigheten ska bedriva en aktiv tillsyn i territorialhavet eller den ekonomiska zonen. Bevakningen av att fartygen uppfyller lagens bestämmelser har istället i allt väsentligt överlämnats till Kustbevakningen som inom ramen för sina polisiära befogenheter också i betydande omfattning beivrar överträdelser.

Det kan mot denna bakgrund ifrågasättas om Transportstyrelsen överhuvudtaget ska ha möjlighet att bedriva tillsyn av fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i den ekonomiska zonen. De åtgärder som tillsynsmyndigheten kan komma att vidta mot ett fartyg som är under genomfart av svenskt

territorialhav eller befinner sig i den ekonomiska zonen när en överträdelse skett är knappast ägnat att på ett effektivare sätt än Kustbevakningens övervakning öka sjöfartens efterlevnad av lagen på territorialhavet och ekonomisk zon.

Transportstyrelsen är dock den myndighet som fattar beslut om särskilda åtgärder mot förorening från fartyg enligt 7 kap. 5 § lagen. Bestämmelsen är en viktig del i skyddet av svenska vattenområden och grundar sig på bland annat ingreppskonventionen. Den ger tillsynsmyndigheten möjlighet att vidta åtgärder för att skydda Sverige om olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och svenska intressen kan skadas i avsevärd mån. Det är exempelvis fråga om omfattande avsiktliga utsläpp men framför allt utsläpp som är en följd av olyckshändelser till sjöss. Rätten att ingripa och vidta nödvändiga åtgärder är i dessa fall inte avhängigt artikel 220 i havsrättskonventionen utan relevant bestämmelse är artikel 221 om åtgärder för att förhindra förorening från fartyg och ingreppskonventionen. Artikel 221 i havsrättskonventionen och ingreppskonventionen ger kuststater en rätt att vidta åtgärder i händelse av olycka till sjöss som medfört förorening som hotar kusten m.m. I rätten att vidta behövliga åtgärder innefattas även möjligheten att vidta fysisk inspektion av fartyget.

En väsentlig skillnad är att artikel 220 i havsrättskonventionen tar sikte på att det skett en överträdelse av regelverket för att förhindra, begränsa eller kontrollera förorening från fartyg medan artikel 221 i havsrättskonventionen och ingreppskonventionen inte förutsätter att det skett en överträdelse utan tar sikte på att det skett ett utsläpp. Detta är en viktig skillnad eftersom stora och omfattande utsläpp ofta är följden av olyckor till havs som orsakats av den mänskliga faktorn, hårt väder dvs. faktorer och händelser som inte direkt kan knytas till en överträdelse av regler för att förhindra, begränsa eller kontrollera förorening.

En följd av att 6 kap. 2–2 a § lagen utformats med artikel 220 i havsrättskonventionen som förebild är att det krävs att det skett ett otillåtet utsläpp för att tillsynsmyndigheten ska få företa inspektion av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i den ekonomiska zonen. 6 kap. 2 § tredje stycket lagen anger vidare att om utsläpp har skett från ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon, gäller i fråga om rätt att inspektera vad som föreskrivs i 2 a och 2 b §§. Regleringen i 6 kap. 2 a § kan alltså uppfattas som uttömmande när det gäller möjligheten att utöva



tillsyn vid när det skett ett utsläpp i den ekonomiska zonen något som inte kan ha varit lagstiftarens intention. Många av de tänkta scenarier där ett ingripande från Transportstyrelsen enligt 7 kap. 5 § lagen är nödvändigt orsakas av sådana olyckshändelser som beskrivits i stycket ovan. Innan beslut om ett ingripande enligt 7 kap. 5 § lagen fattas i ett sådant fall kan det vara nödvändigt att företa en inspektion av fartyget. Det är inte möjligt med dagens regler.

Vi föreslår därför att bestämmelserna i lagen om inspektion av utländska fartyg görs om så att de bättre speglar de faktiska förhållandena dels avseende tillsynsmyndighetens behov av att ha möjlighet att utöva tillsyn, dels avseende hur tillsynen faktiskt bedrivs i dag.

Transportstyrelsen använder sig i dag inte av 6 kap. 2 § andra stycket och 2 a–2 b §§ lagen för att utöva tillsyn av utländska fartyg. Dessa regler kan därför utgå ur lagen och det kan överlämnas till Kustbevakningen att i linje med artikel 220 säkerställa att lagen följs även av utländska fartyg i den ekonomiska zonen och när de är under genomfart av svenskt territorialhav.

Transportstyrelsen ska däremot ges en bättre och tydligare rätt att inspektera utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i Sveriges ekonomiska zon om det skett ett utsläpp av skadliga ämnen eller föreligger omedelbar fara för utsläpp om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån. Bestämmelsen korresponderar därmed bättre till de fall då det är aktuellt att vidta särskilda åtgärder mot förorening enligt 7 kap. 5 § lagen, som är det behov som Transportstyrelsen kan ha av att utöva tillsyn beträffande utländska fartyg under oskadlig genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i den ekonomiska zonen.

### **Ingripande mot utländska fartyg på territorialhavet med anledning av överträdelser i Sveriges sjöterritorium**

**Förslag:** Kustbevakningens ,rätt att ingripa mot utländska fartyg som befinner sig på territorialhavet ska vidgas till att omfatta fall när det finns grundad anledning att anta att fartyget inom Sveriges territorialhav har överträtt bestämmelser i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Bestämmel-

sen ska vidare enligt ordalydelsen i artikel 220 punkt 2 havsrättskonventionen bara gälla överträdelser som skett under genomfart av territorialhavet.

Det föreligger i princip bara en avgörande inskränkning i en stats möjlighet att ingripa mot utländska fartyg i territorialhavet. Ett fartyg som utövar rätten till oskadlig genomfart får bara utsättas för fysisk inspektion om förutsättningar enligt artikel 220 punkt 2 i havsrättskonventionen föreligger. Vad som avses med oskadlig genomfart anges i artikel 19 i havsrättskonventionen. Genomfarten är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. Åtgärder som medför *avsiktlig och allvarlig förorening* i strid med havsrättskonvention anses enligt artikel 19 att störa kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. Kuststaten får inom territorialhavet vidta nödvändiga åtgärder för att hindra genomfart som ej är oskadlig (artikel 25 punkt 1 i havsrättskonventionen).

När det gäller möjligheterna att ingripa mot utländska fartyg som befinner sig i under *oskadlig genomfart* av territorialhavet med anledning av överträdelser i territorialhavet skiljer sig lagen från havsrättskonventionen på väsentliga punkter.

I artikel 220 punkt 2 anges att det ska vara fråga om överträdelser av regler för att förhindra, begränsa eller kontrollera förorening. I lagens 11 kap. anges att det ska vara fråga om ett förbjudet utsläpp. Det är inte närmare motiverat varför man vid bestämmelsens tillkomst gjorde ett avsteg från konventionens ordalydelse. När artikel 220 punkt 2 första gången genomfördes i svensk rätt var det visserligen så att det i princip inte var praktiskt möjligt att upptäcka överträdelser i form av utsläpp av skadliga ämnen från fartyg under genomfart av svenskt territorialhav utan att företa fysisk inspektion. Möjligheterna att upptäcka andra överträdelser än direkta utsläpp utan att först ha gått ombord och företagit en fysisk inspektion av fartyget har dock ökat.

Vi kan inte se några avgörande skäl till varför Sverige ska avstå från att utnyttja möjligheten att ingripa mot utländska fartyg på territorialhavet med anledning av överträdelser av regelverket på territorialhavet som havsrättskonventionen ger. En anpassning av bestämmelsen till ordalydelsen av artikel 220 punkt 2 i denna del ger Kustbevakningen bättre möjligheter att ingripa innan ett förbjudet utsläpp skett samt att på ett bättre sätt säkerställa att fartyg

på svenskt sjöterritorium efterlever bestämmelserna i lagen. Lagen bör därför ändras i enlighet härmed.

I 11 kap. 10 § första stycket (11 kap. 2 § första stycket i befogenhetsutredningens förslag) anges att som en förutsättning för att ett ingripande mot ett fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav ska få ske att förbjudna utsläppet har skett inom Sveriges sjöterritorium. I begreppet svenskt sjöterritorium innefattas svenskt inre vatten. Artikel 220 punkt 2 reglerar inte överträdelser som sker på stats inre vatten utan bara överträdelser som äger rum under genomfart av territorialhavet. Bestämmelsen anger inte var fartyget befinner sig när inspektionen företas. På inre vatten är statens möjligheter att företa inspektion oinskränkt, oavsett var överträdelsern ägt rum. En stat har vidare stor möjlighet att vidta åtgärder mot fartyg som överträtt dess lagar på inre vatten men som fortsatt ut på territorialhavet (jmf art. 27 punkt 2 i havsrättskonventionen och Molenaar Erik Jaap, Coastal state Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s. 244). Det bör inte finnas andra begränsningar i rätten att ingripa mot utländska fartyg än de som direkt följer av havsrättskonventionen. Bestämmelsen bör därför endast gälla överträdelser som skett under genomfart av territorialhavet. Detta följer direkt av ordalydelsen i artikel 220 punkt 2.

## 12.2 Nyttjandeförbud vid brister i fartygs konstruktion, utrustning och drift.

**Bedömning:** Fartyg som inte uppfyller lagens krav får inte användas till sjöfart. Överträdelser av bestämmelsen är förenat med straffansvar.

Bestämmelserna om särskilda åtgärder mot förorening i 7 kap. lagen ger tillsynsmyndigheten kraftiga och effektiva verktyg för att hindra att fartyg som utgör en fara för miljön sätts i trafik.

**Förslag:** Bestämmelserna i 7 kap. lagen ska vara kvar och kompletteras med en möjlighet för tillsynsmyndigheten att:

- förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa, om det inte tillhandahålls för tillsyn och
- meddela förelägganden att avhjälpa även mindre brister i fartygets konstruktion, utrustning eller drift.

## Gällande rätt

Av 4 kap. 1 § lagen framgår att 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 eller ekonomiska zon, om de inte har föreskrivna certifikat eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter eller drivs och är så underhållna att de i fråga om konstruktion och utrustning uppfyller meddelade föreskrifter.

I 4 kap. 9 § förordningen anges vidare att svenska fartyg inte får användas till sjöfart om de inte i fråga om konstruktion, utrustning och drift uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § eller som följer av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg. Bestämmelsen gäller även utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

Tillsynsmyndigheten har därutöver enligt 7 kap. 4 § lagen när den upptäcker väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift i de hänseenden som avses i 4 kap. 1 § eller om föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 § lagen överträds, möjlighet att meddela bland annat förbud mot fartygets avgång eller vidare resa, förbud mot att använda viss utrustning, eller föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift. Om något beslut om sådan åtgärd inte meddelas får myndigheten, när det gäller brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift, i stället meddela föreläggande att bristerna ska avhjälpas.

Av 7 kap. 5 § lagen framgår att tillsynsmyndigheten har omfattande möjligheter att vidta åtgärder, däribland förbud mot fartygets avgång eller vidare resa om olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån och åtgärden är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening.

## Skäl för vår bedömning och förslag

Av 4 kap. 9 § förordningen framgår klart att fartyg som inte uppfyller lagens krav får inte användas till sjöfart. Om ett fartyg som inte i fråga om konstruktion, utrustning och drift uppfyller före-

skrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § förordningen eller som följer av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg ändock används kan befälhavaren dömas till böter eller fängelse upp till sex månader enligt 10 kap. 4 § 2 lagen. Vi har föreslagit att bestämmelsen i 4 kap. 9 § förordningen förs till lagen eftersom den är så grundläggande och tydligt markerar att det i är ägare, redare och befälhavare som är ansvariga för att ett fartyg uppfyller lagens krav.

Tillsynsmyndigheten har vidare genom bestämmelserna om särskilda åtgärder mot förorening i 7 kap. omfattande möjligheter att ingripa mot fartyg som har väsentliga brister i fråga om konstruktion utrustning och drift. Vi kan inte se annat än att dessa bestämmelser är ändamålsenliga och ger tillsynsmyndigheten kraftfulla verktyg för att förhindra att fartyg används när de inte uppfyller de krav som regelverket ställer.

Det saknas dock bestämmelser i lagen i händelse av att ett fartyg inte tillhandhålls för inspektion. Tillsynsmyndigheten har visserligen möjlighet att, med handräckning av polis, tilltvinga sig tillträde till fartyget. Men det saknas möjlighet att hindra att fartyget avgår innan inspektion sker. I fartygssäkerhetslagen har tillsynsmyndigheten givits rätten att förbjuda ett fartygs resa om tillsynsmyndigheten nekas tillträde till fartyget. Vi anser att en liknande rätt ska framgå av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Om ett fartyg som tillsynsmyndigheten enligt 6 kap. lagen har rätt att inspektera inte tillhandhålls för inspektion ska tillsynsmyndigheten ges möjlighet att förbjuda fartygs avgång eller vidare resa

### **Föreläggande att mindre brister ska avhjälpas**

Den omständigheten att vi ovan föreslår att ringa överträdelser av reglerna om konstruktion, utrustning och drift inte ska leda till straffrättsligt ansvar innebär inte att vi anser sådan överträdelser kan ignoreras. Det saknas för närvarande möjlighet för tillsynsmyndigheten att på ett formellt sätt påtala mindre brister vid tillsynen. Först om en brist är väsentlig har tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela ett förbud enligt 7 kap. 4 § den nuvarande lagen. För att tillsynen ska bli mer effektiv anser vi att tillsynsmyndigheten ska ha möjlighet att meddela förelägganden att avhjälpas även mindre brister.

### 12.3 Skyldigheter för redare

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får förelägga redare eller i vissa fall lastägare att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om tekniska anordningar på fartyget. Undersökning ska bekostas av den redaren eller lastägaren om myndigheten inte beslutar att kostnaden helt eller delvis ska ersättas av statsmedel.

Fartygssäkerhetslagen innehåller en möjlighet för tillsynsmyndigheten att förelägga redare eller i vissa fall lastägare att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Skyldigheten gäller även i fråga om tekniska anordningar på fartyget. I lagen om åtgärder mot förorening från fartyg finns det inte någon motsvarande bestämmelse. Tillsynen enligt de två lagarna är i många fall samordnad och det är samma personal som utför tillsynen. Det kan uppkomma situationer när det kan vara berättigat av såväl arbetsmiljö- som miljöskäl att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget. Vi kan inte se att det är motiverat att göra skillnad på dessa tillsynssituationer utan myndigheten bör ha samma möjlighet att undersöka ämnen eller material i oavsett om det sker för att tillvarata arbetsmiljön eller miljön i stort. Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska därför även den ge tillsynsmyndigheten möjlighet att förelägga redare eller i vissa fall lastägare att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Undersökningen ska i likhet med vad som anges i fartygssäkerhetslagen normalt bekostas av redaren eller lastägaren.

### 12.4 Tillsynsmyndighet

**Förslag:** Vi föreslår att Transportstyrelsen liksom idag ska vara bemyndigad att meddela tekniska och driftsmässiga föreskrifter och vara tillsynsmyndighet.

Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn enligt lagen och utfärdar tekniska och driftsmässiga föreskrifter om åtgärder

mot förorening från fartyg. Transportstyrelsen startade sin verksamhet den 1 januari 2009 och har bildats genom att man slagit samman flera olika myndigheter till en: Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Vägtrafikinspektionen och delar av Länsstyrelsen och Vägverket. Sjöfartsinspektionen var organisatoriskt en avdelning inom Sjöfartsverket. Normgivnings- och tillsynsfrågor bereddes och beslutades emellertid oberoende från Sjöfartsverket i övrigt.

Vi har inte skäl att föreslå någon annan ordning än att det även fortsättningsvis ska vara Transportstyrelsen som utövar tillsyn enligt lagen och att myndigheten är bemyndigad att utfärda de föreskrifter som behövs för lagens tillämpning.

## 13 Åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare

### 13.1 Utredningsuppdraget

Enligt 7 kap. 9 § lagen får Transportstyrelsen i vissa fall låta verkställa en åtgärd för att förhindra eller minska ett utsläpp av skadliga ämnen på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Det finns emellertid inget särskilt finansieringssystem för de fall då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar. Utredningen ska analysera gällande finansieringssystem och föreslå hur de problem som kan uppstå då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar kan motverkas.

#### Problembeskrivning

Det har visat sig vara svårt att få fram heltäckande statistik rörande vilka kostnader det allmänna slutligen åsamkats för åtgärder att verkställa åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Den senaste tio års perioden har det en handfull gånger förekommit att Transportstyrelsen eller dåvarande Sjöfartsinspektionen beslutat om åtgärder på ägarens eller redarens bekostnad med stöd av lagen. Det har i första hand varit fråga om åtgärder när risken för utsläpp av har varit överhängande. I en stor del av dessa fall har kostnaden för åtgärden slutligen betalats av ägaren eller redaren eller deras försäkringsbolag. Nedan följer en beskrivning av ett tillfälle när åtgärder vidtagits på ägarens bekostnad.



## Finnbirch

Det svenska ro-ro fartyget Finnbirch lämnade Helsingfors på kvällen den 31 oktober 2006 i hårt väder för en ordinarie lastresa till Århus i Danmark. Fartyget hade full last av rolltrailrar och semi-trailrar samt ett parti blockstuvade pappersrullar. Vid passage mellan Öland och Gotland, i mycket grov sjö drabbades fartyget av i det närmaste total lastförskjutning varefter fartyget sjönk. En besättningsman drogs med fartyget i djupet och drunknade, ytterligare en besättningsman avled av hypotermi.

Fartyget hade 441 kbm HFO (Heavy Fuel Oil) och knappt 100 kbm dieselolja ombord vid avgången från Helsingfors. Omkring 200 kbm HFO bedöms ha läckt ut till följd av olyckan.

Efter olyckan upptäcktes olja på förlisningsplatsen och Kustbevakningen inledde en miljöräddningsoperation. Under flera månaders tid efter olyckan observerade Kustbevakningen att små mängder olja regelbundet flottade upp på förlisningsplatsen. Koncentrationerna var emellertid så små att några direkta miljöräddningsinsatser på ytan inte var påkallade. Kustbevakningen hade därför endast begränsade kostnader för sin miljöräddningsoperation efter olyckan.

Fartygets ägare, Lindholm Shipping, ansåg sig inte kunna ta hand om oljan som fanns kvar i vraket varför dåvarande Sjöfartsinspektionen beslutade att vidta åtgärder på ägarens bekostnad.

I början av mars 2007 bärgades, på uppdrag av Sjöfartsinspektionen, 183 kbm HFO och en försumbar mängd dieselolja från vraket. Fartygsvraket har fortfarande cirka 100 kbm diesel kvar ombord i en tank som är omöjlig att komma åt. Bärningen av oljan kostade cirka 35 miljoner kronor som betalades av Sjöfartsverket. En stor del av denna summa har det allmänna sedermera återfått från försäkringsbolaget som försäkrat fartyget och dess last.

## Gällande rätt

I 7 kap. 4 och 5 §§ lagen ges Transportstyrelsen eller i vissa fall Kustbevakningen – i de fall Transportstyrelsen beslut inte kan avvaktas – möjlighet att ingripa mot fartyg som har väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift i de hänseende som avses i 4 kap. 1 § eller om olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller det skäligen kan befaras att så kommer att ske. Ingripandet kan exempelvis avse förbud mot att använda

viss utrustning eller ett påbörja lastning och lossning eller förelägganden att vidta viss åtgärd rörande fartygets framförande eller drift.

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 7 kap. 4–6 §§ lagen ska enligt 7 kap. 7 a § lagen gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen eller kvarhållandet som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska betalas av redaren eller fartygsägaren.

Av 7 kap. 9 § lagen framgår att Transportstyrelsen har möjlighet att låta verkställa sådana åtgärder som avses i 7 kap. 4 och 5 §§ på bekostnad av fartygets redare eller ägare om denne underlåter att vidta förelagd åtgärd inom föreskriven tid eller om omedelbar åtgärd krävs men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

Transportstyrelsen får således låta annan än fartygets ägare eller redare utföra åtgärden mot ersättning som Transportstyrelsen står för. Transportstyrelsen är sedan hänvisad till att kräva fartygets ägare eller redare på betalning för utfört arbete. Om denna inte frivilligt betalar får Transportstyrelsen vända sig till allmän domstol och kräva ersättning. Domstolen ges då möjlighet att pröva om Transportstyrelsen har haft fog för sitt handlande.

Transportstyrelsen är därefter om ägaren eller redaren trots domstolsutslag fortfarande inte är villig att betala hänvisad till att lämna över ärendet till kronofogden eller motsvarade för indrivning. Detta kan naturligtvis vara lönlöst om ägaren och redaren saknar tillgångar.

I prop. 1972:38 som ligger till grund för lag (1972:275) om åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg diskuteras föregångaren till 7 kap. 9 § utförligt. Slutsatsen var att i de fall fartyget är i sådant skick att det kan användas till transport torde föreläggande att vidta rättelse i kombination med förbud att lämna hamn innan åtgärder vidtagits vara tillräckligt för att ge snabbt resultat. Om fartyget däremot inte kan användas för transport, t.ex. för att det har blivit allvarligt skadat vid en sjöolycka, kan det bli nödvändigt med tvångsingripande för att nödvändiga åtgärder inte ska underlåtas, t.ex. i avvaktan på resultatet av förhandlingar om bärgning.

## 13.2 Kvarhållande tills betalning sker

**Bedömning:** Möjligheten att meddela förbud mot ett fartygs avgång tills betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen eller kvarhållandet som ska betalas av redaren eller fartygsägaren gäller bara de kostnader för tillsyn som är förknippade med beslutet om kvarhållande.

Av 7 kap. 7 a § lagen framgår att ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4–6 §§ ska gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen eller kvarhållandet som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska betalas av redaren eller fartygsägaren tillkom som ett led i genomförande av artikel 16.3 i hamnstatskontrolldirektivet. Motsvarande bestämmelse finns även i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen.

Skyldigheten för fartygsägaren eller redaren att betala för de kostnader som uppstår när myndigheten vidtar åtgärder på ägarens eller redarens bekostnad följer dock inte av 6 kap. 8 § lagen. När myndigheter låtit verkställa en åtgärd på någons bekostnad är myndigheten normalt sett hänvisad till att kräva den som skulle utfört åtgärden på betalning för utfört arbete. Om ägare eller redare inte frivilligt betalar får Transportstyrelsen vända sig till allmän domstol och kräva ersättning.

I tillsynsbegreppet ingår visserligen de extraordinära fall då en myndighet tvingas att tillgripa åtgärder på annan bekostnad. Ett sådant ingripande är i sig en tillsynsförretning. Detta talar för att 7 kap. 7 a § i lagen skulle kunna användas för att förbjuda ett fartygs avresa tills alla kostnader för tillsynen är betalda. Bestämmelsen har emellertid införts för att genomföra hamnstatskontrolldirektivet som inte i något fall kräver att tillsynsmyndigheterna ska vidta rättelse på ägarens eller redarens bekostnad. Den åtgärd som hamnstatskontrolldirektivet anvisar, när sådana brister upptäcks som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö, är att fartyget kvarhålls eller att den drift i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Vi kan inte se att avsikten med 7 kap. 7 a § lagen varit annan än att ge Transportstyrelsen möjlighet att hindra ett fartygs avresa för att i samband med ett kvarhållande säkerställa att betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen där brister konstaterats som motiverat kvar-

hållandet, inte att hålla kvar fartyget tills betalning skett för all tillsyn som Transportstyrelsen riktat mot fartyget.

### 13.3 Ökad tillsyn för att minska problemen?

**Bedömning:** Ökad tillsyn skulle inte på ett effektivt sätt minska kostnaden för att vidta åtgärder på ägarnas eller redarnas bekostnad. Situationer kan uppstå där det krävs att åtgärder vidtas enligt lagen utan att tillsynen brister. En stor del av de tillbud som sker inom sjöfarten beror på den mänskliga faktorn eller yttre faktorer som det är svårt att motverka genom en förbättrad tillsyn.

Bestämmelser om tillsyn i form av inspektion finns i 6 kap. 2–4 §§ lagen. Regelverket innebär att svenska fartyg kan inspekteras närhelst Transportstyrelsen finner det påkallat medan det finns begränsningar i möjligheten att inspektera utländska fartyg i svensk ekonomisk zon eller territorialhav. Därutöver regleras tillsynen av utländska fartyg av hamnstatskontrolldirektivet (92/51/EG) och ”Paris Memorandum of Understanding on Port State Control”. Det senare är en överenskommelse mellan 27 länder. Enligt båda dessa ska Sverige, genom Sjöfartavdelningen inom Transportstyrelsen utföra inspektion av 25 procent av de utländska fartygsindivider som kommer till landet. Vilka fartyg som kontrolleras och med vilken regelbundenhet bestäms av ett antal olika faktorer, såsom fartygets ålder och typ, tidigare upptäckta brister, statusen på redariets övriga fartyg osv. Oftast görs en inledande kontroll som innebär en genomgång av att fartygets certifikat, en okulär besiktning av bland annat maskinrum samt en kontroll av fartygets allmänna skick. Om inspektören bedömer att det föreligger skäl att titta närmare på något kan en mer ingående inspektion genomföras där förfarandet blir mer detaljerat. Vissa fartyg är dessutom, under vissa förhållanden, skyldiga att genomgå en utökad inspektion som är förhållandevis ingående.

Under år 2010 utfördes 743 inspektioner av utländska fartyg i svensk hamn. I 251 fall ledde tillsynen till att brister påtalades och att 5 nyttjandeförbud utfärdades. Svenska fartyg har under år 2010 inspekterats vid 286 tillfällen i utländsk hamn. Vid dessa inspektio-

ner har brister påtalats vid 124 tillfällen och vid två tillfällen har nyttjandeförbud utfärdats.

Om allvariga brister upptäcks vid hamnstatskontroll förbjuds fartygets fortsatta resa enligt 7 kap. 4 § lagen. Ett sådant kvarhållande torde sällan vara förknippat med några större kostnader för Transportstyrelsen. Fartyget ska vidare hållas kvar tills kostnader för tillsynsförrättningen och kvarhållandet betalats eller säkerhet ställts.

Transportstyrelsen ska enligt 7 kap. 8 § förordningen förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn bland annat om fartyget lämnar en hamn i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 § lagen eller fartyget av tillsynsmyndigheten har tillåtits att gå till ett reparationsvarv men inte uppfyller villkoren för resan eller fortsätter den utan att anlöpa varvet.

Detta gäller i samma utsträckning om motsvarande beslut har fattats av en behörig myndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i en annan stat som har undertecknat Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). Ett sådant förbud kan gälla på bestämd tid eller tills vidare. Transportstyrelsen utfärdar tiotalet förbud mot att anlöpa svensk hamn årligen.

Tillsyn har sina begränsningar. Situationer kan uppstå där det krävs att åtgärder vidtas enligt lagen utan att tillsynen brister. En stor del av de tillbud som sker inom sjöfarten beror på den mänskliga faktorn eller yttre faktorer som det är svårt att motverka genom en förbättrad tillsyn. Vi har inte anledning att tro att ytterligare tillsyn på ett effektivt sätt skulle minska Transportstyrelsens kostnad för att vidta åtgärder på ägarens eller redarens bekostnad.

### 13.4 Transportstyrelsens finansiering av tillsynen på sjöfartsområdet

**Bedömning:** Transportstyrelsen saknar särskild finansiering för kostnader för att vidta åtgärder på ägarens eller redarens bekostnad. Transportstyrelsen är hänvisad till att finansiera de åtgärder som vidtas för att verkställa åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare genom myndighetens ramanslag.

Om Transportstyrelsen måste ingripa för att förhindra att det släpps ut olja eller något annat skadligt ämne från ett fartyg och

detta medför stora kostnader för myndigheten måste regeringen i det enskilda fallet skyndsamt överväga om ytterligare medel måste tillskjutas myndigheten.

**Förslag:** Transportstyrelsen ska disponera ett särskilt anslag för kostnader som uppkommer när Transportstyrelsen låter verkställa förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening av olja eller annat skadligt ämne från fartyg på bekostnad av fartygets redare eller ägare.

#### 13.4.1 Tidigare finansiering

Sjöfartsavdelningen inom Transportstyrelsen, tidigare Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket, finansierades via Sjöfartsverkets farledsavgifter som betalas per ton lastat och lossat gods samt genom direktdebiterade avgifter. Sjöfartsavdelningen finansierades dessutom till en mindre del med anslag. Bland annat disponerade Transportstyrelsen ett särskilt anslag på statsbudgeten som användes till att finansiera sjöfartsregistret.

#### 13.4.2 Nuvarande finansiering

##### Transportstyrelseutredningens promemoria

Transportstyrelseutredningen (N 2007:05) som hade i uppgift att förbereda och genomföra bildandet av det som kom att bli Transportstyrelsen uppmärksammade i en promemoria ”Transportstyrelsen – anslag och avgifter 2009” från den 31 maj 2008 Transportstyrelsens behov av finansiering när den vidtar åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare. I promemorian anfördes;

Därtill kommer ett ännu inte bedömt behov av låneram för rörelsekapitalet. Det bör uppmärksammas att Sjöfartsinspektionen, från och med 2009 Transportstyrelsen, bl.a. av miljöhänsyn kan ålägga en redare att vid förlisning ta upp olja eller annat miljöfarligt avfall. För att begränsa redarens ekonomiska skada vid en sådan händelse kan redaren hänvisa delar av kraven till en av domstol särskilt upprättad begränsningsfond. Transportstyrelsen får då tillsammans med andra fordringshavare rikta sina anspråk mot fonden. Transportstyrelsen kan därför komma att belastas med del av kostnaderna för genomförd sanering.

I tidigare sammanhang (den s.k. Finbirch-situationen) har kostnader som uppstått kunnat täckas av reserver inom myndighetskapitalet. Vår uppfattning är också att avgifterna bör sättas så att reserver kan byggas upp inom Transportstyrelsen för att möta liknande händelser. Inledningsvis kan dock Transportstyrelsen behöva disponera en låneram på cirka 50–100 Mkr för att finansiera kostnader som kan uppstå om en olycka inträffar i närtid.

Transportstyrelsen tilldelades dock inte någon låneram.

### Finansiering från den 1 januari 2011

Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning finansieras efter den 1 januari 2011 i huvudsak med avgifter. Transportstyrelsens övriga verksamhet i form av bland annat regelgivning, stabsuppgifter, prövning av beslut som fattats av annan myndighet och prövning av tvist i avtalsliknande situationer finansieras inte med avgifter. Den närmare regleringen avseende avgiftsuttagen sker på lägre författningsnivå. För att möjliggöra avgiftsuttag har ett antal författningar med anknytning till transportområdet ändrats. (prop. 2010/11:30).

Av 6 kap. 8 § lagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn, provning och granskning av material och utrustning till fartyg, och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Regeringen har delegerat föreskriftsrätten avseende avgifter till Transportstyrelsen. Bestämmelser om avgifter finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:185) om avgifter inom sjöfartsområdet.

Avseende vilka av tillsynsmyndighetens kostnader som ska ingå i underlaget när tillsynsavgifter bestäms har regeringen i skrivelse 2009/10:79 anfört att tillsynsavgifter bör ha full kostnadstäckning som ekonomiskt mål. Vilka kostnader som bör ingå i kostnadsunderlaget skiljer sig mellan olika tillsynsområden, men de bör ha uppkommit genom tillsynsverksamheten. Till detta hör de administrativa kostnader som kan hänföras till tillsynsverksamheten. I kostnadsunderlaget för tillsynsavgifterna bör inte ingå extraordinära insatser från tillsynsorganen, riktade mot objektsansvariga som inte har följt gällande regler. Övriga objektsansvariga ska inte behöva finansiera exempelvis återbesök hos misskötta verksamheter.

Den princip som slås fast i regeringens skrivelse 2009/10:79 innebär att de kostnader som Transportstyrelsen åsamkas i samband med att den låter verkställa en åtgärd på bekostnad av fartygets redare eller ägare inte får föras till kostnadsunderlaget för myndighetens tillsynsavgifter. Transportstyrelsen är därför i dag hänvisad till att finansiera kostnader som uppkommer när styrelsen vidtar åtgärder på ägarens eller redarens bekostnad genom anslag. Det finns inget särskilt anslag för myndighetens verksamhet i denna del, utan det som står till buds för finansiering är Transportstyrelsens ramanslag 1:12 ap. 1 som bland annat får användas till myndighetens verksamhet som inte finansieras genom avgifter som myndigheten disponerar, andra anslag eller övriga intäkter. I regleringsbrev för budgetåret 2011 var denna del av ramanslaget 1 956 860 000 kronor. Budgetposten ska inte bara täcka Transportstyrelsens icke avgiftsfinansierade verksamhet inom sjöfartsområdet utan även verksamhet inom väg-, järnväg- och luftfartsområdet. I det underlag som Transportstyrelsen tar fram till regeringen inför regeringens beslutet om myndighetens budget finns inte medräknat några kostnader för att vidta åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare.

Det är av förklarliga skäl svårt att förutse i vilken utsträckning det uppkommer situationer då Transportstyrelsen tvingas att vidta åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Att redovisa ett rättvisande budgetunderlag är därför svårt. Om det i dagsläget inträffar en situation som kräver att Transportstyrelsen ingriper för att förhindra att det släpps ut olja eller något annat skadligt ämne från ett fartyg och detta medför stora kostnader för myndigheten måste regeringen i det enskilda fallet skyndsamt överväga om ytterligare medel måste tillskjutas myndigheten.

### 13.4.3 Överväganden

#### Bakgrund

Transportstyrelsen har inte närmare kunnat redovisa vilka kostnader som slutligen stannat på myndigheten när den låtit verkställa åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Det har inte heller gått att få fram vilka kostnader som drabbat Sjöfartsinspektionen innan tillsynsuppgiften övertogs av Transportstyrelsen den 1 januari 2009. Vi har ovan redogjort för ett tillfälle när rättelse



skett på fartygets ägares eller redares bekostnad. Den inledande kostnaden var betydande. Efteråt var det dock möjligt att återfå en stor del av myndighetens utlägg.

När Transportstyrelsen finner att det finns behov av att vidta åtgärder på den enskildes bekostnad för att genomföra åtgärder som beslutats med stöd 7 kap. 5 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg sker det i ett läge när olja eller något annat skadligt ämne släppts ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån.

Åtgärder för att förhindra eller begränsa utsläpp kan också vidtas med stöd av lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Denna lag syftar till att syftar till att i hela landet bereda människors liv och hälsa samt egendom och miljö ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Med räddningstjänst avses i lagen de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön.

I 6 kap. 2 § första stycket lagen om skydd mot olyckor anges att om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön inte lämpligen kan hindras på något annat sätt, får räddningsledaren vid en räddningsinsats bereda sig och medverkande personal tillträde till annans fastighet, avspärra eller utrymma områden, använda, föra bort eller förstöra egendom samt göra andra ingrepp i annans rätt, i den mån ingreppet är försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som vållas genom ingreppet och omständigheterna i övrigt. Av 6 kap. 2 § tredje stycket framgår dock att förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas med stöd av första stycket bara om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas.

När den nya brandlagen (1974:80) vars 11 § är en föregångare till 6 kap. 2 § lagen om skydd om olyckor infördes angavs i 11 § andra stycket att förbud eller förelägganden som avsågs i 11 § lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg numera inte fick meddelas med stöd av brandlagen. 11 § lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg är en direkt föregångare till 7 kap. 5 § lag om åtgärder mot förorening från fartyg.

När brandlagen den 1 januari 1987 ersattes av räddningstjänstlagen (1986:1102) anfördes i prop. 1985/86:170 s. 88:

En grundläggande tanke bakom räddningstjänstlagen är att göra räddningstjänsten effektivare. Detta uppnås genom att räddningsledaren ges en stark ställning. För att en räddningsinsats skall bli meningsfull i en akut situation måste räddningsledare ha möjlighet att vidta de åtgärder som krävs för att hindra eller begränsa skador. Detta gäller givetvis även skador till följd av utsläpp i vattnet av olja eller andra ämnen. Mot bakgrund härav bör räddningsledare ha befogenhet att meddela förbud och förelägganden enligt 7 kap. 5 § lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg om sjöfartsverkets beslut inte hinner avvaktas.

45 § i räddningstjänstlagen om ingrepp i annans rätt erhöll därför den lydelse som nu återfinns i 6 kap. 2 § tredje stycket lagen om skydd mot olyckor.

### Finansiering av miljöräddningstjänsten

Det är Kustbevakningen som svarar för miljöräddningstjänst när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt på Väneren, Vättern och Mälaren. Den kommunala räddningstjänsten svarar för miljöräddningstjänsten när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta inom andra vattendrag, kanaler, hamnar.

Kustbevakningens verksamhet är anslagsfinansierad. Kommuner har enligt 7 kap. 2–3 §§ lagen om skydd mot olyckor rätt till ersättning från staten om en insats av den kommunala räddningstjänsten föranletts av ett utflöde i vatten av olja eller andra skadliga ämnen. Ersättning enligt 7 kap. 2 § som föranletts av utflöde i vatten av olja eller andra skadliga ämnen betalas för saneringskostnader som övergår ett halvt prisbasbelopp. Ersättning för andra räddningsinsatser som medfört betydande kostnader lämnas bara i de fall då kostnaden övergår 0,02 procent av det sammanlagda skatteunderlag som står till kommunens förfogande året före det år då kostnaderna uppkommit.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) disponerar en särskild anslagspost 2:3 Ersättning för räddningstjänst som används för räddningstjänstkostnader och för sanering av olja och andra skadliga ämnen. Anslaget får användas för tre olika ändamål nämligen dels ersättning i enlighet med 7 kap. 2–3 §§ lagen om skydd mot olyckor till kommuner, dels ska MSB vidare från anslags-

posten efter rekvisition från Kustbevakningen utbetala medel för utgifter för bekämpning av oljeutsläpp och utsläpp av andra skadliga ämnen till sjöss. Medlen ska betalas ut till ett konto hos Kustbevakningen. Kustbevakningen har rätt att använda det för löpande utgifter vid bekämpning av oljeutsläpp och utsläpp av andra skadliga ämnen till sjöss. Anslagsposten får slutligen även användas för tillfälligt täcka de utgifter som uppkommer i ett initialt skede för räddningstjänstinsatser som lämnas till Sverige genom den s.k. civilskyddsmekanismen inom EU. Den aktör som begärt hjälpen ska sedan betala motsvarande belopp till MSB. Anslaget var 2009 och 2010 på drygt 21 miljoner kronor vardera budgetår.

Under 2009 beslutades om ersättning till kommuner för räddningstjänstkostnader i 8 ärenden om totalt drygt 27 miljoner kronor. MSB betalade också ut 694 000 kronor till Kustbevakningen, efter rekvisition, för utgifter för bekämpning av oljeutsläpp och andra skadliga ämnen till sjöss. Statens haverikommission erhöll 532 000 kronor för särskilda utredningskostnader som också belastade anslaget. Under 2010 beslutades om ersättning till kommuner för räddningstjänstkostnader i fyra ärenden om totalt 1,7 miljoner kronor. MSB betalade ut 811 000 kronor till Kustbevakningen för utgifter för bekämpning av oljeutsläpp och andra skadliga ämnen till sjöss och 2 168 000 kronor till Statens haverikommission för särskilda utredningskostnader. Utfallet på anslaget varierar kraftigt mellan åren. År 2003 sjönk det kinesiska fartyget Fu Shan Hai utanför Skåne på danskt vatten norr om Bornholm. Oljeutsläppet drabbade den skånska sydkusten. Kustbevakningens och de kommunala räddningstjänsten kostnader för att bekämpa detta enskilda utsläpp uppgick till sammanlagt 44 miljoner kronor som belastade anslaget för räddningstjänstkostnader och för sanering av olja och andra skadliga ämnen.

### Skäl för vårt förslag

Regleringen i 7 kap. 5 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg är till viss del parallell med 6 kap. 2 § lagen om skydd mot olyckor. Transportstyrelsen har dock genom nuvarande reglering givits huvudansvaret för att fatta beslut om de förbud och förelägganden enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Räddningsledaren har möjlighet att fatta sådana beslut enligt lagen om åtgärder

mot förorening från fartyg bara om Transportstyrelsens beslut inte kan avvaktas. Transportstyrelsen har också möjlighet att låta verkställa ett föreläggande med stöd av 7 kap. 5 § lagen på bekostnad av fartygets redare eller ägare.

När det är fråga om förelägganden att vidta för redaren eller fartygets ägare mer kostnadskrävande åtgärder – sådana som kräver medverkan av tredje man eller mer omfattande förberedelse som t.ex. assistans av bogserbåtar för lossdragning eller läktring av last – så är det i ofta möjligt att avvakta Transportstyrelsens beslut.

Transportstyrelsen erhåller inte någon särskild finansiering för de kostnader som kan uppkomma för att verkställa ett föreläggande med stöd av 7 kap. 5 § lagen på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Kostnaden ligger inte heller med i det underlag som Transportstyrelsen tagit fram till regeringen inför beslutet om myndighetens anslag.

Det är viktigt att det inte föreligger några tveksamheter rörande Transportstyrelsens möjligheter att ingripa när olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån. Möjligheten att ingripa enligt 7 kap. 5 § lagen och i förlängningen vidta beslutade åtgärder på ägaren eller redarens bekostnad med stöd av 7 kap. 9 § lagen är en integrerad och viktig del i samhällets skydd av svenska vattenområden. Vi kan därför inte se att finansiering av åtgärderna i grunden bör skiljas sig åt oavsett om de vidtas med stöd av lagen om skydd mot olyckor eller med stöd av lag om åtgärder mot förorening från fartyg. Transportstyrelsen bör därför tilldelas en särskild anslagspost som bara får användas för de kostnader som Transportstyrelsen tvingas bära i samband med att myndigheten beslutar om att vidta åtgärderna som beslutats enligt 7 kap. 5 § lagen på bekostnad av fartygets ägare eller redare med stöd 7 kap. 9 § lagen.

Det är som vi ovan konstaterat svårt att förutsäga i vilken utsträckning det uppkommer situationer då Transportstyrelsen tvingas att vidta åtgärder på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Att redovisa ett rättvisande budgetunderlag är därför svårt. Det kan förutsättas att utfallet kommer variera kraftigt mellan åren. Samma förhållanden gäller även för anslag 2:3 Ersättning för räddningstjänst som tilldelats MSB. Hänsyn måste tas till att det kan tillkomma fall där mycket kostsamma åtgärder måste vidtas relativt

fort. Transportstyrelsen bör i dessa fall ha finansiella möjligheter att omedelbart ingripa.

När det gäller storleken på anslaget bedömdes i Transportstyrelseutredningens promemoria från maj 2008 att Transportstyrelsen hade behov av en låneram på 50–100 miljoner kronor. Det beloppet framstår som onödigt högt. Kostnaden för att vidta åtgärder i samband med Finnbirch förlisning var t.ex. 35 miljoner kronor. Vi föreslår anslaget sätts i nivå med MSB anslag 2.3 dvs. cirka 20 miljoner. Det är en nivå som ger Transportstyrelsen ett utrymme att vidta åtgärder i flertalet av de situationer som kan förutspås. Det är dock klart att utfallet på det föreslagna anslaget kommer att variera kraftigt och det får förutsättas att regeringen skjuter till ytterligare medel om det inträffar en större olycka eller det av annan anledning är nödvändigt att vidta mycket kostsamma åtgärder på ägares eller redares bekostnad för att skydda miljön.

### 13.5 Finansiering av förslaget

**Bedömning:** Genom reglerna i 10 kap. sjölagen om ansvar vid utsläpp av olja finns möjlighet för Transportstyrelsen att kräva ägare eller redare på ersättning för de kostnader som Transportstyrelsen haft när styrelsen vidtagit åtgärder på ägare eller redares bekostnad för förebygga eller begränsa förorening. Reglerna i 10 kap. sjölagen omfattar emellertid endast oljeskada genom beständig mineralolja.

Ett framtida tillträde till HNS-konventionen och bunkerkonventionen och genomförandet av försäkringsdirektivet kommer att förbättra det allmännas möjlighet att erhålla ersättning för åtgärder som vidtas för att förhindra eller begränsa förorening.

Inom ramen för samarbetet inom IMO anvisas det genom ett antal konventioner ett sätt att säkerställa att fartygsägaren tar ekonomiskt ansvar. Nedan finns en genomgång av redarens eller ägarens allmänna ansvar, relevanta konventioner som antagits inom ramen för IMO samt EU:s försäkringsdirektiv och vilka åtgärder som Sverige vidtagit för att genomföra dem.

### 13.5.1 Redares eller ägares allmänna ansvar

Det finns inga särskilda lagregler – förutom 10 kap. sjölagen om oljeskada av beständig mineralolja – om ansvar och ersättning för skada som orsakas i samband med att utsläpp av skadliga ämnen från fartyg. Dessa frågor får därför avgöras enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens allmänna bestämmelser om redares ansvar. Den grundläggande regeln om skadeståndsansvar finns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207). Regeln innebär att var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar personskada eller sakskada är skyldig att ersätta skadan. Utgångspunkten är alltså att skadeståndsansvar förutsätter vållande.

Skadeståndslagen innehåller vidare regler om arbetsgivares principalansvar. Enligt 3 kap. 1 § är en arbetsgivare ansvarig för skada som vållas av hans arbetstagare. Arbetsgivaren har således att ersätta personskada eller sakskada som arbetstagaren vållar genom fel eller försummelse i tjänsten, ren förmögenhetsskada som arbetstagaren i tjänsten vållar genom brott och skada på grund av att arbetstagaren kränker någon annan på sätt som anges i 2 kap. 3 § genom fel eller försummelse i tjänsten.

Inom sjörätten finns en specialregel om redares principalansvar i 7 kap. 1 § sjölagen. Av denna bestämmelse följer att en redare ansvarar för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Skadestånd som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

En redare kan ha rätt att begränsa sitt samlade skadeståndsansvar efter en sjöolycka enligt bestämmelserna i 9 kap. sjölagen, så kallad globalbegränsning. Samma rätt till ansvarsbegränsning har vissa andra personer, bland andra en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare. Rätt till ansvarsbegränsning enligt dessa regler gäller t.ex. för det ersättningsansvar som kan uppkomma för skador orsakade av utsläpp av skadliga ämnen.

Bestämmelserna i 9 kapitlet bygger på 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (begränsningskonventionen) och dess ändringsprotokoll från år 1996. I fråga om en lastägarers skadeståndsansvar gentemot en utomstående för skada som orsakats av lasten finns inte några särskilda bestämmelser i svensk rätt. Också lastägarers ansvar får därför

bedömas enligt skadeståndslagen och allmänna skadeståndsrättsliga principer. Detta innebär att ansvar kan utkrävas om lastägaren vållat skadan.

Någon generell skyldighet att ha ansvarsförsäkring för fartygets ägare eller redare finns inte enligt gällande rätt. Över 90 procent av världens tonnage i internationell trafik har dock s.k. P&I försäkringar (protection and indemnity). Försäkring omfattar normalt det legala skadeståndsansvar en redare eller operatör kan exponeras för i samband med driften av sitt fartyg. Det innefattar skador som drabbar tredje man, exempelvis ansvar för oljespill eller annan förorening. Ansvar för lastskador, för skador på fartygets besättning och passagerare brukar också omfattas av P&I-försäkringen.

### 13.5.2 Särskilt om oljeskador

#### Internationella konventioner

Internationella konventioner som reglerar ersättningsansvaret för oljeskador som har orsakats genom utsläpp från tankfartyg har funnits sedan slutet av 1960-talet. 1969 antogs en internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja. Denna konvention kompletterades 1971 av en internationell konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. Under år 1984 antogs ändringsprotokoll till de båda konventionerna, men dessa protokoll kom aldrig att träda i kraft. År 1992 antogs nya ändringsprotokoll till vardera konventionen. Protokollen utgör namnen till trots helt nya konventioner vilka enligt protokollen ska benämnas 1992 års ansvarighetskonvention respektive 1992 års fondkonvention. År 2003 antogs ett protokoll till 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (2003 års fondprotokoll).

Ansvarighetskonventionen är tillämplig på oljeskador som har orsakats genom utsläpp av beständig lastolja från tankfartyg och som uppkommer i en konventionsstats territorium, inbegripet territorialhavet, och i exklusiv ekonomisk zon. Skadeståndsansvaret kanaliseras till fartygsägaren och är strikt, dvs. ägaren är ansvarig även om han inte har orsakat skadan uppsåtligt eller av vårdslöshet. Fartygsägaren är fri från ansvar i vissa speciella situationer,

t.ex. om skadan beror på en krigshändelse eller på sabotage av utomstående. Ansvarigheten är begränsad till ett belopp som bestäms av fartygets dräktighet, dock högst 89 770 000 särskilda dragningsrätter (SDR) (cirka 900 miljoner kronor). Om fartygsägaren själv har orsakat oljeskadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppstå har han inte någon rätt att begränsa sitt ansvar. Ägaren av ett tankfartyg som transporterar mer än 2 000 ton beständig olja som last är skyldig att täcka sitt ansvar enligt konventionen med försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. En skadelidande har rätt att kräva ersättning direkt av fartygsägarens försäkringsgivare, eller annan som har ställt ekonomisk säkerhet för fartygsägarens ansvar.

Genom fondkonventionen har 1992 års internationella oljeskadefond upprättats. Oljeskadefonden betalar kompletterande ersättning till de skadelidande som inte har kunnat få full ersättning enligt ansvarighetskonventionen t.ex. för att skadorna överskrider det begränsningsbelopp som gäller för fartygsägarens ansvarighet. Det högsta sammanlagda belopp som kan betalas i ersättning för en och samma olycka enligt ansvarighetskonventionen och enligt fondkonventionen uppgår till 203 miljoner SDR (cirka 2 miljarder kronor). Fondens ansvarighet är begränsad till skillnaden mellan detta belopp och vad som har betalats av fartygsägaren enligt ansvarighetskonventionen. Genom 2003 års fondprotokoll upprättas en internationell kompletterande fond från vilken ersättning ska kunna betalas för oljeskador. Fonden benämns 2003 års internationella kompletterande oljeskadefond Den kompletterande oljeskadefonden har till uppgift att betala ersättning till skadelidande som inte har kunnat få full ersättning enligt bestämmelserna i 1992 års fondkonvention på grund av att skadorna överstiger, eller riskerar att överstiga, ansvarsbeloppet i den konventionen. Tillsammans med 1992 års konventioner tillhandahålls genom 2003 års fondprotokoll ett belopp på 750 miljoner SDR (cirka 7,5 miljarder kronor).

De ekonomiska medel oljeskadefonderna behöver för att kunna fullgöra sina åligganden tillförs genom att avgifter läggs på sjötransporterad råolja eller tjock eldningsolja. Avgift ska betalas av var och en – fysisk eller juridisk person – som i en stat som är medlem i fonden under ett kalenderår har tagit emot mer än 150 000 ton olja. Fondernas löpande verksamhet sköts av ett sekretariat under ledning av en direktör.



Fondkonventionerna har införlivats med svensk rätt genom lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden Skyldigheten att lämna den internationella oljeskadefonden de uppgifter den behöver för beräkning av avgifter till fonden regleras i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja.

## Sjölagen

Ansvarighetskonventionen har införlivats med svensk rätt genom 10 kap. sjölagen (1994:1009). Sjölagens bestämmelser överensstämmer med bestämmelserna i ansvarighetskonventionen. Sjölagen har dock getts ett vidare tillämpningsområde än konventionen. Reglerna om strikt ansvar har nämligen gjorts tillämpliga även beträffande skador som har orsakats genom utsläpp av olja från andra fartyg än tankfartyg. Härigenom är ägaren av t.ex. ett torrlastfartyg som släpper ut beständig bunkerolja strikt ansvarig för de skador oljan orsakar i Sverige eller i svensk ekonomisk zon. Fartygsägaren har dock i dessa fall rätt att begränsa sitt ansvar enligt reglerna om globalbegränsning i 9 kap. sjölagen och fartygsägaren är inte skyldig att försäkra sitt ansvar.

Enligt 10 kap. 1 § sjölagen avses med oljeskada dels skada som orsakats av förorening genom beständig mineralolja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder. Med förebyggande åtgärder avses varje åtgärd som varit skälig påkallad för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat. Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada ska betalas enligt 10 kap. sjölagen även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Av 10 kap. 3 § sjölagen framgår att en oljeskada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt 10 kap. 5 § sjölagen till ett belopp som bestäms av fartygets dräktighet.

I 10 kap. 12–13 §§ sjölagen finns bestämmelser om försäkringsplikt avseende fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja som

bulklast. Försäkringen eller annan säkerhet ska täcka det belopp som fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar till enligt 10 kap. 5 § sjölagen. Enligt förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen är det Finansinspektionen som godkänner försäkringen och utfärdar certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvar för skada orsakad av förorening genom olja.

### 13.5.3 HNS-konventionen

Redan i samband med att man inom IMO inledde arbetet för att utarbeta ansvarighets- och fondkonventionerna stod det klart att arbetet inte skulle begränsas till oljeskador. Målsättningen var att regelverket också skulle omfatta skador i samband med transport av andra HNS-ämnen (Hazardous and Noxious Substances). Arbetet på detta område gick emellertid av olika orsaker trögt och det dröjde innan 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen) antogs. Konventionen är uppbyggd efter ansvarighets- och fondkonventionerna men HNS-konventionen är tillämplig på en skada som har orsakats vid sjötransport av HNS-ämnen. Omkring 6 000 olika ämnen är HNS-ämnen i konventionens mening. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas (LNG) och petroleumgas (LPG). För att konventionen ska vara tillämplig måste ämnena transporteras som last på fartyget, men det saknar betydelse om de transporteras i bulk eller i paketerad form. HNS-konventionen har inte trätt i kraft och den har inte tillträtts av Sverige.

Då få länder tillträdde HNS-konventionen utarbetades ett tilläggsprotokoll för att komma till rätta med de praktiska problem som hindrat många stater från att tillträda konventionen. Protokollet som resulterade i 2010 års HNS-konventionen antogs vid en diplomatisk konferens i april 2010. 2010 års HNS-konventionen innebär att ersättning för skador som orsakas av HNS-ämnen som fraktats som bulklast i första hand ska ersättas av fartygsägaren upp till ett belopp om 100 miljoner SDR (cirka 1 miljard kronor). När skadan orsakas av förpackade HNS-ämnen eller förpackade HNS-ämnen och HNS-ämnen i bulk är ersättningsansvaret för fartygets ägare begränsat till 115 miljoner SDR (cirka 1.15 miljarder kronor).

För skador därutöver täcker en internationell fond skador upp till 250 miljoner SDR (cirka 2.5 miljarder kronor).

I oktober 2006 avlämnade HNS-utredningen sitt betänkande Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92). Utredningen förordade i korthet en svensk anslutning till 1996 års HNS-konventionen.

Frågan om Sveriges tillträde till konventionen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

#### 13.5.4 Bunkerkonventionen

Bunkerkonventionen antogs i mars 2001 vid en diplomatkonferens anordnad av IMO. Genom konventionen ville man försäkra sig om att personer, som lider skada orsakad genom oljeutsläpp från fartyg som använder beständiga oljor för egen framdrift, utan dröjsmål får tillgång till tillräcklig skadeersättning. Konventionen är tillämplig på skador som uppstått på de avtalslutande parternas territorium, inklusive deras territorialhav, och i deras exklusiva ekonomiska zoner. Genom att konventionen omfattar samtliga fartyg kompletterar den ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen. Bunkerkonventionen fyller därför en betydande lucka i det internationella regelverket om ansvarighet för förorening till sjöss.

Enligt bunkerkonventionen är ägaren till ett registrerat fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 000 ton skyldig att hålla det försäkrat. Anspråk på ersättning för föroreningsskada får enligt konventionen riktas direkt mot försäkringsgivaren. Den övre beloppsgränsen för den vållande parten fastställs i enlighet med tillämpliga nationella och internationella begränsningsregler, men ersättningen får inte överskrida det belopp som beräknats enligt begränsningskonventionen i dess senast ändrade lydelse. Konventionen är liksom HNS-konventionen uppbyggd efter ansvarighetskonventionerna. Bunkerkonventionen träder i kraft den 21 november 2008. Konventionen har inte ratificerats av Sverige.

Regeringen uttalade i prop. 2005/06:160 s. 111 att i syfte att förbättra det ersättningsrättsliga skyddet kommer regeringen att under det närmaste året inleda arbete med ett svenskt tillträde till 2001 års internationella konvention om ansvarighet och ersättning för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

Frågan om Sveriges tillträde till konventionen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### 13.5.5 Försäkringsdirektivet

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet) regleras vissa aspekter av redares skyldigheter i fråga om försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Genom direktivet införs en skyldighet för varje medlemsstat att kräva att en ägare till fartyg som för dess flagg eller anländer till hamn under dess jurisdiktion har en försäkring som täcker fartyget (artikel 4.1 och 4.2). Försäkringen ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar i enlighet med begränsningskonventionen, ändrad genom 1996 års protokoll. Medlemsstaterna får dessutom kräva att fartyg med en annan stats flagg har en försäkring så snart sådana fartyg är verksamma inom medlemsstatens territorialvatten. Vidare innehåller direktivet bestämmelser om bl.a. inspektion och efterlevnad, utvisning från hamn och nekat tillträde till hamn, försäkringsbevis samt sanktioner.

Direktivet påverkar inte de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som är förtecknade i bilagan till direktivet (artikel 2.3). Bland de förtecknade instrumenten finns t.ex. 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

Regeringen har tillsatt en utredning (Dir 2010:116) som ska lämna förslag till de författningsändringar som behövs för att genomföra försäkringsdirektivet. Utredningen, som har antagit namnet Utredningen om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter, överlämnade i juli 2011 en promemoria innehållande förslag på hur försäkringsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Promemorian, som remissbehandlats, bereds för närvarande inom regeringskansliet.

### 13.5.6 Bedömning

Det är fartygets ägare eller redare som ska stå kostnaden för att vidta de åtgärder som följer av lagen. Bara för att Transportstyrelsen tillförsäkras tillräckliga medel för att på ett effektivt sätt kunna

vidta åtgärder för att undvika eller begränsa förorening från fartyg minskar inte en redares eller ägares ansvar. När Transportstyrelsen tvingas vidta åtgärder på ägares eller redares bekostnad ska fartygets ägare eller redare i första hand krävas på betalning för utfört arbete med stöd av 7 kap. 9 § lagen. Om ägare eller redare inte är villig att betala är Transportstyrelsen hänvisad till att driva saken i allmän domstol och de möjligheter som inom ramen för sådan process erbjuds för att säkerställa att man erhåller betalning.

Saknar ägare eller redare ekonomiska resurser eller är denne okänd kan Transportstyrelsen i andra hand använda sig av den ordning som det internationella samfundet anvisat för säkerställa att redare och ägare tar ansvar för skador som fartygen orsakar. Det allmänna kan genom denna ordning få ersättning för sina kostnader för nödvändiga åtgärder för att förhindra eller begränsa förorening av skadliga ämnen oavsett om åtgärderna har vidtagits med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg eller annan lagstiftning.

Genom de ovan nämnda konventionerna har det internationella samfundet skapat en ordning där fartygets ägare eller redare i många fall har strikt ansvar för skador som uppkommer men samtidigt får begränsa ansvaret till vissa belopp. Ordningen förutsätter vidare i princip alltid att fartygets ägare eller redare försäkrar sig eller ställer säkerhet för de anspråk som kan uppkomma. I de fall skador uppgår till belopp som överstiger de som ägare eller redare ansvarar för träder en internationell fond in och ersätter belopp därutöver med vissa begränsningar.

I svensk rätt har endast reglerna om oljeskador införts i sjölagen, dvs. ansvarighetskonventionen respektive fondkonventionerna. Detta innebär att i de fall Transportstyrelsen fattat beslut om förelägganden med stöd av nu gällande 7 kap. 5 § lagen och föreläggandet därefter har genomförts på redare eller ägares bekostnad så omfattas åtgärderna i den mån de är nödvändiga för förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening av beständig mineralolja av konventionerna och ersätts av den försäkring som fartyget är skyldig att ha.

Bunkerkonventionen och HNS-konventionen har ännu inte undertecknats eller ratificerats av Sverige. Regeringen har dock uttalat att man avsett att Sverige ska tillträda även dessa. Bunkerkonventionen har redan genomförts i våra grannländer. Genom antagandet av 2010 års HNS-konvention kan det antas att även de internationella reglerna om skadeståndsansvar vid sjötransport av

farligt gods kommer att träda i kraft. Danmark har t.ex. redan undertecknat 2010 års HNS-konvention.

Genomförs även bunker- och 2010 års HNS konvention i svensk rätt – som är regeringens uttalade ambition – förbättras det allmännas möjlighet att erhålla ersättning för åtgärder som vidtas för att förhindra eller begränsa förorening av miljön av bunkerolja eller andra farliga och skadliga ämnen.

Därutöver pågår ett arbete med att genomföra försäkringsdirektivet i svensk rätt som innebär att medlemsstaterna ska kräva att en ägare till fartyg som för dess flagg eller anländer till hamn under dess jurisdiktion ska ha en försäkring som omfattar sjörättsliga skadeståndsanspråk. Medlemsstaterna får dessutom enligt direktivet kräva att fartyg med en annan stats flagg har en försäkring så snart sådana fartyg är verksamma inom medlemsstatens territorialvatten. Försäkringsdirektivet innehåller även bestämmelser om inspektion och efterlevnad, utvisning från hamn och nekat tillträde till hamn, försäkringsbevis samt sanktioner som när de genomförs ger näringen en kraftigt drivkraft att leva upp till ställda krav. Sammantaget leder detta till att antalet oförsäkrade fartyg i svenska farvatten kommer att minska. Även om direktivet inte säger något om hur ansvaret för inträffade sjöolyckor ska bedömas, finns det alltså skäl att tro att det allmänna i de allra flesta fall kommer ha möjlighet att kräva åter kostnader från ägare eller redare för nödvändiga åtgärder för att förhindra eller begränsa förorening av skadliga ämnen inom ramen för sjörättens ansvarssystem.

Utredningen är väl medveten om komplexiteten i de rättsliga frågor, som kan uppstå, när Transsportstyrelsen har vidtagit åtgärder på en redares eller ägares bekostnad. Det ingår inte direkt i utredningens uppdrag att utreda komplexiteten. Vi har dock velat visa att det finns möjligheter att i många fall – och i framtiden troligen fler fall – för staten att inte i slutändan behöva stå för kostnaderna för åtgärderna. Det är därmed inte sagt att det gäller i alla fall.

## 14 Sanktionssystemet

### 14.1 Straffreglerna

**Förslag:** Handlingsregler som har föreskrivits på lägre normgivningsnivå än regeringen ska inte längre vara förenade med ett straffansvar där fängelse ingår i straffskalan.

Överträdelse av förbudet mot att använda fartyg som inte uppfyller kraven på konstruktion, utrustning och drift till sjöfart som är obetydlig i förhållande till det intresse som är avsett att skyddas genom bestämmelsen bör betraktas som ringa och undgå ansvar.

**Bedömning:** Utredningen har inte haft möjlighet att närmare gå igenom de myndighetsföreskrifter som stöder sig på lagen och bedöma om det i dessa finns handlingsregler som bör vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan. Berörda myndigheter får i det föreskriftsarbete som blir följderna av vårt förslag gå igenom de handlingsregler som finns i föreskrifterna och bedöma om de behöver vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan och föreslå att de handlingsreglerna meddelas av regeringen.

#### Allmänt

Vi har uttryckt ambitionen att vid omarbetning av lagen ska övergripande handlingsregler återfinnas i lagen. Regelkomplexet är emellertid till sin natur mycket tekniskt. Strävan har även varit att inte i onödan belasta lagtexten med mycket detaljerade tekniska bestämmelser som bättre lämpar sig för förordning eller föreskrift. Det är dock nödvändigt att i lagen tydligt försöka ange de yttre gränserna för vad som är tillåtet eller förbjudet. I Högsta domstolens dom den 9 februari 2005 (NJA 2005 s. 33) prövades

frågan om s.k. blankettstraffstadgandens överensstämmelse med regeringsformen i vissa fall. Domstolen fann att det inte kunde anses vara förenligt med regeringsformen att tillämpa ett blankettstraffbud i skogsvårdslagen (1979:429) på ett sådant sätt att fängelse ådöms för åsidosättande av en av Skogsstyrelsen meddelad föreskrift. I det aktuella fallet kunde därför fängelse inte anses ingå i straffskalan. Högsta domstolens avgörande får anses innebära att annan rättsverkan för brott än böter inte får föreskrivas för överträdelser av föreskrifter som beslutats på lägre nivå än regeringens.

När lagen tillkom (prop. 1979/80:167 s. 39 ff) diskuterades utförligt skälen till skärpningen av påföljden för brott mot förbudet att släppa ut olja eller andra skadliga ämnen till böter eller två års fängelse. Ingen uppmärksamhet ägandes åt straffvärdet på övriga brott i lagen. Lagens konstruktion som ramlag innebär att reglerna om ansvar i 10 kap. lagen inte har kunnat tillämpas fullt ut efter Högsta domstolens dom.

Det lagförslag som vi lämnar innebär att det i 2–5 kapitlet har skett en omfattande omDispositionering av regelverket. I det stora hela har vi eftersträvat att de övergripande handlingsreglerna ska återfinnas i lagen vilket inneburit att vi lyft upp ett antal bestämmelser från förordningen och föreskrifter till lagen. Vi har även bedömt att vissa bestämmelser i förordningen istället kan ges i myndighetsföreskrifter. Vid denna bedömning har vi varit medvetna om konsekvensen av flytta en handlingsregel till föreskrift och straffsanktionen för överträdelser i sådant fall bara kan innehålla böter.

Förslagen i detta betänkande innebär att handlingsregler som har föreskrivits på lägre normgivningsnivå än regeringen inte längre är förenade med ett straffansvar där fängelse ingår i straffskalan. När den straffbelagda gärningen helt eller i det väsentliga anges av en förvaltningsmyndighet, innebär förslagen att straffbestämmelserna endast har böter i straffskalan. Utredningen har dock inte haft möjlighet att närmare gå igenom de myndighetsföreskrifter som stöder sig på lagen och bedöma om det i dessa finns handlingsregler som bör vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan. Det får antas att berörda myndigheter i det föreskriftsarbete som blir följden av vårt förslag går igenom de handlingsregler som finns i föreskrifterna som behöver vara straffsanktionerade med fängelse i straffskalan, göra reglerna tydligt avgränsade och föreslå att de handlingsreglerna meddelas av regeringen. Bestämmelserna i 10 kap. lagen får därför en utformning som möjliggör detta.



## Ringa överträdelser

Som vi ofta påpekat är regelverket för att förhindra förorening mycket teknisk och detaljerat. Utformningen av förbudet mot att använda fartyg till sjöfart som inte uppfyller kraven gör i ansvarshänseende inte skillnad på små relativt betydelselösa överträdelser och grova överträdelser. Det är orimligt att mindre överträdelser av regelverket alltid ska rendera ansvar. En överträdelse som är obetydlig i förhållande till det intresse som är avsett att skyddas genom bestämmelsen bör betraktas som ringa och undgå ansvar. Det kan t.ex. vara fråga om att lampor i kontrollpaneler slutat fungera innan en inspektion och behöver bytas. Bestämmelsen underlättar även tillsynsmyndighetens arbete eftersom mindre avvikelser som upptäcks vid tillsyn inte längre behöver anmälas till polismyndigheten eller åklagare.

## 14.2 Sanktionsavgifter

### 14.2.1 Vattenföroreningsavgift

Enligt 8 kap. 1 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska en särskild avgift (vattenföroreningsavgift) tas ut om ett förbud mot utsläpp av olja från fartyg har överträtts och utsläppet inte är obetydligt. Av 2 kap. 2 § lagen och 2 kap. 5 § förordningen följer att avgiften bara tas ut för otillåtna utsläpp av olja av fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet. Avgift ska också påföras vid utsläpp av olja från svenska fartyg inom specialområden.

Vattenföroreningsavgift ska även tas ut om olja släppts ut, i strid med ett förbud, till följd av en olyckshändelse och utsläppet inte har begränsats så långt det är möjligt. Avgiften tas ut enligt principen om strikt ansvar. Avgiftens syfte är huvudsakligen att verka preventivt.

Avgiften ska tas ut av den som var fartygets ägare eller redare vid överträdelsen. I första hand ska avgiften tas ut av den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets redare eller den som i redarens ställe utövade ett avgörande inflytande över fartygets drift (8 kap. 2 § och 1 kap. 6 §). I sista hand ska avgiften tas ut av fartygets ägare. Om ägaren visar att hon eller han saknade inflytande över fartyget vid tidpunkten för överträdelsen får avgiften dock inte tas ut av henne eller honom (8 kap. 2 §).

Vattenföreningensavgiftens storlek bestäms med hänsyn till utsläppets omfattning och fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt en särskild tabell (8 kap. 3 § första stycket). Om en avgift framstår som uppenbart oskälig får den sättas ned eller efterges (8 kap. 4 §).

Frågor om vattenföreningensavgift prövas av Kustbevakningen. Beslut i frågor om vattenföreningensavgift meddelas av Kustbevakningens centrala ledning eller någon av Kustbevakningens regionala ledningar enligt 8 kap. 3 § förordningen. Inom Kustbevakningen har uppgiften att fatta beslut om vattenföreningensavgift delegerats till regioncheferna, dvs. cheferna för Kustbevakningens regionala ledningar.

Kustbevakningens beslut i ärenden om vattenföreningensavgift får överklagas hos den tingsrätt som är sjörättsdomstol i den ort där den regionala ledning som har meddelat det överklagade beslutet har sitt säte enligt 9 kap. 3 § förordningen.

Det är normalt inte nödvändigt att avvakta brottsutredningens utfall innan ett beslut om vattenförening kan fattas. En brottsutredning tar ofta längre tid och en avsikt med vattenföreningensavgift är just att handläggningen ska vara snabb, enkel och rätts-säker. För att påföra en vattenföreningensavgift behövs dock alltid tillräckliga bevis som binder fartyget till utsläppet och som visar att utsläppet avser mineralolja. Det finns inget som hindrar att uppgifter i en brottsutredning som inte omfattas av sekretess används som utredningsmaterial och bevisning även i ärenden om vattenföreningensavgift.

Under perioden 2008–2010 har Kustbevakningen påfört 30 vattenföreningensavgifter om sammanlagt 1 668 400 kronor. År 2010 påfördes 10 avgifter om sammanlagt 609 100 kronor.

#### 14.2.2 Företagsbot

Företagsbot är en ekonomisk sanktion som under vissa förutsättningar kan åläggas näringsidkare. Med näringsidkare avses fysiska eller juridiska personer som yrkesmässigt bedriver verksamhet av ekonomisk art, oavsett om verksamheten är inriktad på vinst eller inte. Företagsboten är inte en brottspåföljd utan en särskild rättsverkan av brott, och utgöra ett komplement till det individuella straffansvaret. Det räcker att åklagaren kan visa att ett brott har begåtts som det för är föreskrivet strängare straff än penningböter. Det krävs inte för att företagsbot ska kunna åläggas näringsidkaren

att åtal har väckts för brottsligheten eller att en gärningsman är identifierad. Företagsbot kan åläggas genom strafföreläggande.

Förutsättningarna för att döma ut företagsbot regleras i 36 kap. 7 § brottsbalken. En grundläggande förutsättning för att kunna ålägga företagsbot är att det brott som ligger till grund för talan om företagsbot har begåtts i utövningen av näringsverksamhet.

Det krävs vidare att näringsidkaren inte har gjort vad som skäligt kunnat krävas för att förebygga brottsligheten. Om det utövats en rimlig kontroll av att verksamheten bedrivits på ett lagligt sätt är inte förutsättningarna för företagsbot uppfyllda. De är inte heller uppfyllda om en anställds brott har begåtts i strid mot uttryckliga och allvarligt menade order eller instruktioner. Företagsbot kan också dömas ut om brottet har begåtts av en person i ledande ställning som kan företräda näringsidkaren eller som kan fatta beslut på näringsidkarens vägnar. Med begreppet person i ledande ställning avses framförallt en person som, på grund av att han eller hon ingår i företagets ledning eller under självständigt ansvar rapporterar direkt till ledningen. Det är personer som kan sägas ha ett särskilt ansvar för att verksamheten bedrivs på ett lagligt sätt. Företagsbot kan slutligen även dömas ut om brottet begåtts av en person som annars haft ett särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten.

Reglerna om företagsbot har en obligatorisk utformning. Åklagaren ska alltså föra talan om företagsbot om rekvisiten är uppfyllda. Under år 2010 har det för första gången förekommit att det i några fall har beslutats om företagsbot i samband med oljeutsläpp från fartyg.

### 14.2.3 Överväganden

#### Vilka områden ska omfattas av vattenföroreningsavgiften

**Bedömning:** Vattenföroreningsavgiften ska följa det grundläggande förbudet mot utsläpp av olja.

**Förslag:** Vattenföroreningsavgift ska påföras vid otillåtet utsläpp av olja;

- från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon och
- från svenska fartyg inom andra vattenområden

Av 2 kap. 2 § lagen och 2 kap. 5 § förordningen följer att vattenföroreningsavgift bara tas ut för otillåtna utsläpp av olja av fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet. Avgift ska också påföras vid utsläpp av olja från svenska fartyg inom specialområden. Avgiften används således inte vid alla otillåtna utsläpp av olja. Utsläpp från svenska fartyg på det fria havet beivras inte med vattenföroreningsavgift och inte heller utsläpp från fartyg inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Vi har föreslagit att dagens förbud mot utsläpp av olja som återfinns i 2 kap. 2 § lagen och 2 kap. 5 § förordningen ska ersättas med ett övergripande förbud som anger att fartyg inte får släppa olja inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon samt att svenska fartyg inom andra vattenområden inte får släppa ut olja. Bestämmelsen kompletteras med ett förbud – som följer av direktiv 2005/35 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott – mot utsläpp från utländska fartyg inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon, som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller på det fria havet. Regeringen har i 2 kap. 5 § femte stycket förordningen angett att utsläpp inom andra EU länders inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon inte ska beivras genom påförande av vattenföroreningsavgift.

Kustbevakningen har upplyst om att vattenföroreningsavgift endast har påförts vid utsläpp av olja inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Det kan därför övervägas om inte tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgiften bör förändras så att bestämmelsernas utformning stämmer bättre överens med den praktiska tillämpningen.

Det geografiska området där vattenföroreningsavgift kan komma att påföras bör enligt vår mening följa det grundläggande förbudet mot utsläpp av olja som vi föreslår. Det innebär att tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgiften kommer att ändras. Svenska fartyg kan komma att påföras vattenföroreningsavgift för utsläpp varthelst det sker. Fartyg oavsett nationalitet påförs vattenföroreningsavgift för utsläpp inom svenskt sjöterritorium och ekonomisk zon. Östersjöområdet faller bort med detta förslag. Eftersom det är folkrättsligt tveksamt att inkludera hela Östersjöområdet och Kustbevakningen ännu bara påfört vattenföroreningsavgift för utsläpp olja inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon är det av begränsad praktisk betydelse.

I likhet med av som gäller i dag är det inte lämpligt att använda vattenföroreningsavgiften som påföljd vid brott mot förslagets 2 kap. 1 § andra stycket som genomför direktiv 2005/35 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott. Ett grundläggande krav på avgiften är att den ska verka preventivt. Men eftersom den jurisdiktion som Sverige har genom direktivet i sig är svag och anknytningen till Sverige är dålig så går det preventiva momentet som är helt grundläggande för vattenföroreningsavgiften förlorat.

### Fritidsfartyg

**Bedömning:** Det är förknippat med stora svårigheter att utse den som ska ha strikt ansvar för ett fritidsfartygs utsläpp av olja. Vattenföroreningsavgift ska därför inte påföras fritidsfartyg som bryter mot förbudet att släppa ut olja.

Vattenföroreningsavgiften är i grunden konstruerad för att på ett effektivare sätt beivra sjöfartens utsläpp av olja. Den utgår således från de förhållanden som råder där och avgiftens storlek är beräknad utifrån att uppnå en preventiv effekt på sjöfartens aktörer. När det gäller fritidsfartyg är emellertid förhållandena helt annorlunda.

Ett grundläggande krav vid införandet av vattenföroreningsavgiften var att den skulle lämpa sig för att påföra fartygets ägare eller redare enligt principen om strikt ansvar (prop. 1982/83:87 s. 13). Om det sker utsläpp från ett fritidsfartyg är det svårt att peka ut en person som kan ha strikt ansvar för utsläppet. Båtens ägare är en primär kandidat, men denne har inte regelmässigt ett sådant bestämmande inflytande över båtens drift och framfart att ägaren kan hållas strikt ansvarig. En annan naturlig kandidat är ju den som framfört båten eller varit ansvarig för det moment i driften av båten som orsakat utsläppet. Även här är det nog ofta svårt att avgöra vem som gjort vad när ett utsläpp skett. Redan av detta skäl – svårigheter att utse vem som ska ha strikt ansvar – anser vi att fritidsfartyg ska undantas från vattenföroreningsavgiften.

Det kan vidare antas att många av fritidsfartygens utsläpp är förhållandevis små. Av 8 kap. 1 § lagen framgår att vattenföroreningsavgift inte ska utgå om utsläppet är obetydligt. Kustbevakningen

har upplyst om att utsläpp på ett par liter regelmässigt anses som obetydliga och att vattenföroreningsavgift inte påförs. Förhoppningsvis är den stora majoriteten av fritidsfartygens utsläpp i denna storlek eller mindre än så.

### Avgift för andra utsläpp än olja?

**Bedömning:** Det är svårt att schablonmässigt uppskatta den skada som utsläpp av andra skadliga ämnen än olja innebär. Vi bedömer därför att vattenföroreningsavgift inte bör utgå vid utsläpp av andra skadliga ämnen än olja.

Om potentialen i institutet företagsbot förverkligas fullt ut när det gäller överträdelser av lagen minskar behovet av andra administrativa sanktioner.

Vi har övervägt möjligheten att utöka tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgift till att gälla även utsläpp av andra skadliga ämnen än olja.

När bestämmelserna om vattenföroreningsavgift infördes i lagen (prop. 1982/83:87 s. 24) övervägdes om avgiften skulle tas ut på andra utsläpp av skadliga ämnen än olja. Föredragande statsråd anförde att vattenföroreningsavgiften har en betydelsefull uppgift att fylla när det gäller att motverka otillåtna utsläpp av olja. Sådana utsläpp bedömdes vara vanligen förekommande, och det var möjligt att lokalisera dem och uppskatta deras omfattning. När det gäller kemikalier bedömdes skälen till avgift inte vara lika uppenbara. Kemikalierester ansågs de flesta fall vara omöjliga att upptäcka och kvantifiera. Mot den bakgrunden bedömde föredragande statsråd att det för närvarande inte fanns anledning att överväga att införa vattenföroreningsavgift även för kemikalier. Däremot ansåg föredragande statsråd att det fanns skäl att närmare undersöka hur man lämpligen utformar avgiftstabeller för toalettavfall och fast avfall. Sådana torde kunna göras förhållandevis enkla. Avsikten var att ett uppdrag skulle lämnas till Sjöfartsverket att utforma förslag till tabeller för toalettavfall och fast avfall.

Frågan om vattenföroreningsavgift ska tas ut vid utsläpp av andra skadliga ämnen än olja har därefter inte övervägts av regeringen. De farhågor som uttryckes beträffande kemikalieutsläpp är fortfarande giltiga. När det gäller fast avfall och toalettavfall så är

det även för dessa svårt att uppskatta storleken på ett utsläpp. Det är vidare svårt beträffande fast avfall, som kan vara allt ifrån rester, förpackningsmaterial, till skadliga kemikalier från maskinrum, att schablonmässigt uppskatta skadan för miljön. Att skapa en rättvisande vattenföroreningsavgift för andra utsläpp än olja är således enligt vår bedömning inte helt enkelt.

Oljeutsläppsutredningen föreslog i sitt betänkande Att komma åt oljeutsläppen (SOU 1998:158) att möjligheten skulle införas för dåvarande Sjöfartsverket att påföra befälhavaren eller annat ansvarigt befäl en administrativ sanktionsavgift om vissa särskilt angivna bestämmelser i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, överträds. Enligt utredningens förslag skulle den administrativa avgiften kunna påföras om en föreskrift i fråga om förande av oljedagbok eller andra dagböcker rörande hanteringen av skadliga ämnen har åsidosatts, om en s.k. by-passanordning har anbringats i strid mot förbud eller om en föreskrift rörande krav på obligatorisk avfallsämning har åsidosatts.

Regeringen bedömde i prop. 2000/01:139 s. 143 att någon ny administrativ sanktionsavgift inte bör införas. Regeringen anförde bland annat att det finns argument som talar såväl för som emot en administrativ avgift. Sammantaget fann regeringen att någon ny administrativ sanktionsavgift inte borde införas, vid sidan av vattenföroreningsavgiften och vid sidan av de straffsanktioner och vitesmöjligheter som redan finns i lagen. Ytterligare en avgift skulle medföra att sanktionssystemet skulle bli alltför splittrat.

Efter regeringens bedömning att någon ny sanktionsavgift inte ska införas har institutet företagsbot år 2005 (prop. 2005/06:59) genomgått en översyn som syftade till att effektivisera systemet med företagsbot och öka den praktiska användningen av sanktionen för brott i näringsverksamhet. Näringsidkare skulle ges stärkt incitament att organisera verksamheten på ett sätt som motverkar överträdelser. Vid viss mindre allvarlig brottslighet i näringsverksamhet gjordes näringsidkarens ansvar primärt i förhållande till det individuella ansvaret. Syftet var också att göra företagsbotsinstitutet till en mer central del av det straffrättsliga systemet.

Företagsbot har därefter använts vid ett antal tillfällen vid otillåtna oljeutsläpp från fartyg. Sannolikt är det en sanktion som i framtiden i större utsträckning kommer att tillämpas för överträdelser mot lagens bestämmelser. Det är en utveckling som i grunden är positiv eftersom det möjliggör att fler överträdelser mot lagen kan komma att beivras. Denna utvecklingen bör avvaktas

innan det övervägs om ytterligare utsläpp ska omfattas av vattenföroreningsavgiften. Kan potentialen i institutet företagsbot förverkligas fullt ut när det gäller överträdelse av lagen minskar behovet av andra administrativa sanktioner. Intåget av företagsbot ökar vidare risken att sanktionssystemet kan uppfattas som splittrat om tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgiften utökas eller andra administrativa sanktioner införs. Problemen med att skapa en rättvis vattenföroreningsavgift för andra utsläpp än olja är därtill fortsatt stora. Vi bedömer därför att vattenföroreningsavgift inte bör inte utgå vid utsläpp av andra skadliga ämnen än olja.

#### 14.2.4 Vem ska besluta om vattenföroreningsavgift

**Förslag:** Frågor om vattenföroreningsavgift ska kunna prövas av annan myndighet än Kustbevakningen.

Frågor om vattenföroreningsavgift prövas i dag bara av Kustbevakningen. Det har dock förekommit att Kustbevakningens egna fartyg släpp ut olja och påförts vattenföroreningsavgift. Kustbevakningen har framfört att det är önskvärt om annan myndighet än den egna prövade frågor om vattenföroreningsavgift i sådana fall. Vi har inget att invända mot detta. Lagen bör därför ändras så att frågor om vattenföroreningsavgift kan prövas av annan myndighet än Kustbevakningen. Vi föreslår att polismyndigheten ska bemyndigas att göra detta.



## 15 Instansordningen

**Vårt förslag:** Transportstyrelsens beslut enligt lagen ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I 9 kap. 2 § första stycket lagen anges vilka beslut av Transportstyrelsen som överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Dessa är:

- förelägganden som behövs för att en mottagnings- eller behandlingsanordning ska finnas enligt 3 kap. 1–3 §§ lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av någon av dessa bestämmelser,
- förelägganden som behövs för att en mottagnings- eller behandlingsanordning ska utformas och drivas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 7 § lagen,
- förelägganden som behövs för att de skyldigheter att vidta åtgärder i samband med mottagandet och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg ska fullgöras,
- förelägganden som behövs för att hamnar ska upprätta en avfallshanteringsplan enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 4 lagen och
- förbud eller förelägganden enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6, 6 a eller 6 b § om särskilda åtgärder mot förorening.

Beslut i andra frågor får enligt 9 kap. 2 § andra stycket lagen överklagas hos

- Transportstyrelsen, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller

- regeringen, om beslutet har meddelats av Transportstyrelsen eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

När lagen tillkom var det den hävdvunna principen att om rätt att överklaga förvaltningsbeslut hos närmast högre myndighet och i sista hand regeringen som styrde utformningen av bestämmelserna om överklaganden. Sedan lagens tillkomst har det skett en betydande utvecklingen på området och sedan år 1998 är huvudregeln enligt 22 a § förvaltningslagen (1986:223) att förvaltningsbeslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Riksdagen fastställde vidare år 1984 riktlinjer för en systematisk översyn av reglerna om rätten att överklaga beslut till regeringen. I enlighet med dessa riktlinjer har strävandena inriktats på att bland annat från regeringen lyfta bort sådana ärenden som inte kräver ställningstaganden från regeringen som politiskt organ. Enligt riktlinjerna bör det i allmänhet ankomma på regeringen att pröva överklaganden i frågor där försvars-, ordnings-, säkerhets-, allmän-ekonomiska eller andra statsnyttosynpunkter är särskilt framträdande medan förvaltningsdomstolarna huvudsakligen bör befatta sig med sådana mål av rättslig natur, vilka rör förhållandet mellan enskilda inbördes eller mellan enskilda och det allmänna och vilkas avgörande kan vara av väsentlig betydelse för den enskilde (prop. 1983/84:120).

För närvarande överklagas ett par ärenden enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg om året till regeringen. En stor majoritet av fallen rör frågan om dispens från förbudet mot utsläpp av toalettavfall. Vi kan inte se att det finns några skäl att dessa ärenden ska behandlas av regeringen. De kan istället – i enlighet med den numera förhärskande principen att kontrollen av förvaltningsärenden sker av domstol – överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

## 16 Konsekvensanalys

### 16.1 Allmänna utgångspunkter

Arbetet som utredningen utfört har till stor del enligt de direktiv som gällt för utredningen inneburit att gällande regelverk har strukturerats om i förtydligande syfte samt att vi försökt att klargöra vad som är gällande rätt på området. Endast i ett fåtal fall (förbud mot förorening från fritidsfartyg, tillsyn av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon samt förslag för att effektivisera tillsynen) har vi föreslagit några genomgripande materiella ändringar i regelverket. Utrymmet för att göra ändringar är vidare förhållandevis litet eftersom bestämmelserna i princip bara bygger på internationella överenskommelser och EU-rätt. Vi föreslår visserligen en ny lag som innehåller väsentligt fler materiella bestämmelser än tidigare men det är ett resultat av förslagets struktur i förhållande till nu gällande lagstiftning. I den mån den nya lagens bestämmelser förut återfanns i den gamla lagen eller på en lägre nivå i normhierarkin avser vi inte att göra någon närmare konsekvensanalys.

### 16.2 Vilka berörs av förslaget

Det är svårt att på ett rättvisande sätt beskriva den betydelse som sjöfarten, fisket och båtlivet i övrigt har för det svenska samhället. Sverige är ett land med en lång maritim tradition och våra vattenvägar har spelat en stor roll för den ekonomiska utvecklingen. Cirka 90 procent av Sveriges export- och importvolymen transporteras under någon del av transportkedjan på fartyg och många inrikes transporter sker också via sjöfarten. Det s.k. maritima klustret, det vill säga sjöfarten och andra näraliggande verksamheter, har i många delar av landet stor betydelse för sysselsättningen.

## Sjöfarts- och fiskerinäringen

År 2009 fanns det 1 399 sjötransportföretag dvs. företag som ägnar sig åt sjötransport eller övriga stödtjänster till sjöfart i landet som tillsammans hade drygt 15 500 anställda. Drygt 1 300 av företagen hade färre än 20 anställda, sammanlagt fanns det lite mer än 1 400 anställda i dessa företag. 13 företag hade fler än 250 anställda, sammanlagt fanns det drygt 9 800 anställda dessa företag. Resterande 70 företag hade mellan 20 och 250 anställda vilket innebar att de sammanlagt hade 4 200 anställda. Av det totala antalet sjötransportföretag erhöll 67 stycken rederier statligt sjöfartsstöd 2008.

Fiskenäringen har vidare historiskt varit betydelsefull. För närvarande är 1 400 fartyg i det svenska fartygsregistret klassade som fiskefartyg. 1 600 personer har tillstånd att yrkesmässigt bedriva fiske.

## Svenska handelsfartyg

Vid utgången av år 2010 fanns 184 handelsfartyg med en brutto-dräktighet över 300 som förde svensk flagg vilket var 23 fartyg färre än vid motsvarande tid ett år tidigare. Jämfört med 2008 har antalet svenskflaggade fartyg sjunkit med 20 procent. Mätt i dödvikt har den svenskflaggade flottan minskat med drygt 16 procent från år 2009 till år 2010.

Fördelningen vid utgången av år 2010 för svenskflaggade fartyg på de tre viktigaste typerna av fartyg var 75 torrlastfartyg, 42 tankfartyg och 47 passagerarfartyg. Svenska rederier kontrollerar därutöver 350 fartyg som seglar under utländsk flagg.

Totalt fanns det vid utgången av år 2010 cirka 10 900 aktiva sjömän i den svenska handelsflottan som mönstrat på minst en gång under året, vilket är en minskning på cirka fem procent jämfört med 2009. Till detta kommer 1 029 tillfälligt anställda utländska personer (ofta kallade TAP-anställd) som arbetar på svenska fartyg i internationell fart.

## Fartyg som rör sig i svenska vatten

Regelverket för att förhindra förorening från fartyg är inte bara tillämpligt på svenska fartyg utan alla fartyg som befinner sig inom svenskt sjöterritorium eller ekonomiska zon. Varje dag befinner sig ett stort antal fartyg inom dessa områden. Det uppskattas att det

vid varje tidpunkt rör sig cirka 2 000 större fartyg inom hela Österjöområdet samt att 3 000–5 000 olika fartyg varje månad besöker Östersjöområdet. En stor del av denna trafik rör sig i svenska vatten.

### Fritidsfartyg

Båtlivsundersökningen från hösten 2010 uppskattar det totala antalet fritidsbåtar till 881 000. I Båtlivsundersökningen från 2004 var antalet båtar 718 000. Vanligaste båtsorten är motorbåtar utan övernattningsmöjligheter med motor på minst 10 hk. De utgör 32 procent av båtbeståndet. Näst vanligaste båttyperna är jolle, eka och roddbåt utan motor som utgör 18 procent av båtbeståndet och nästan lika många är kategorin helt öppen båt med motor under 10 hk som utgör 18,4 procent av båtbeståndet.

Närmare 2,5 miljoner vuxna svenskar (mellan 20–74 år) fördelat över 1,5 miljoner hushåll vistades i fritidsbåt någon gång under år 2010.

År 2010 utnyttjades i genomsnitt cirka 130 000 båtar per dag under sommaren (maj t.o.m. september). Motsvarande siffra för 2004 var 90 000. Man kan också säga att det blev omkring 20,5 miljoner båtanvändningsdagar sommaren 2010 att jämföra med 14 miljoner 2004. I genomsnitt används båten 25 dagar och med 2–3 personer ombord. Dags- och fisketurer är de vanligaste sätten att använda båten på och det gäller i första hand för de mindre båtarna. Men även större ruffade motorbåtar används numera i allt större utsträckning också för dagsturer. Segelbåtarna används däremot mest för längre turer med övernattnings.

### Hamnar

Sverige har ett 50-tal allmänna hamnar och ett femtontal industriägda hamnar, som också kan vara mycket stora (Brofjorden). De allmänna hamnarna är öppna för alla men det innebär inte att de kan hantera all slags gods. Totalt sysselsätter de allmänna hamnarna 4 300 personer. Av dessa var 1 000 anställda i Göteborgs hamn som är den största hamnen. Merparten av de svenska hamnarna är kommunalt ägda och de ger ett väsentligt bidrag till kommunernas ekonomi.

Det finns över 1 500 fritidsbåtshamnar i Sverige varav 450 är klassificerade som gästhamnar. Riksföreningen Gästhamnar Sverige håller i klassificeringen av gästhamnarna längs den svenska kusten, i sjöarna och kanalerna. Antalet båtnätter i gästhamnarna i Sverige 2010 var i stort sett detsamma som under sommaren 2009. Totala antalet båtnätter i gästhamnarna under 2010 var drygt 500 000, vilket motsvarar nästan 1 500 000 personer och gästnätter. Av dessa var nästan 600 000 gästnätter ombord på utländska båtar. Antalet utländska båtnätter var drygt 210 000 under år 2010.

Den vanligaste övernattningsplatsen för båtturister är dock naturhamnar och tillgången på dessa är mycket betydelsefull för Sverige som båtturistland.

### 16.3 Konsekvenser

**Bedömning:** Våra förslag innebär att lagen blir mer lättillgänglig för användaren vilket kan minska den administrativa bördan för företagen.

Förslaget i den del de innebär att det sker materiella förändringar av regelverket bedöms inte innebära några beaktansvärda konsekvenser i övrigt för företagen.

#### Allmänt

Vårt förslag innebär att regelverket disponeras om i förhållande till i dag. Grundläggande regler återfinns i så stor utsträckning som möjligt i den föreslagna lagen och strukturen på regelverket är mer konsekvent och inte beroende på om det är olja eller andra skadliga ämnen som regleras. Även om mängden regler inte minskat så är det en regelförenkling i sig att regelverket är mer lättillgängligt, vilket kan minska den administrativa börda som åligger företagen.

#### Förbud mot förorening från fartyg

När det gäller våra förslag rörande utsläpp av skadliga ämnen så innebär de viss förändring jämfört med i dag. Dels sker en viss vidgning geografiskt av förbudet mot utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen i bulk, dels kommer bestämmelserna även att gälla

fritidsfartyg. Den geografiska utvidgningen förbudet mot utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen i bulk rättar närmast till ett förbiseende av lagstiftaren och bedöms inte få några konsekvenser för svenska fartyg som trafikerar de vatten som förbudet nu utvidgas till.

Fritidsfartyg är i dag undantagna från förbuden att släppa ut skadliga ämnen. Det pågår dock ett arbete med att införa ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Vi föreslår att fritidsfartyg ska omfattas av förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen eftersom. Förslaget skulle kunna få direkta och stora konsekvenser för fritidsfartyg som drivs av tvåtaktsmotorer av äldre typ. Vi har dock föreslagit att dessa ska undantas under en övergångsperiod samt att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten överväga om det finns behov av föreskrifter som beaktar behovet av att skydda särskilt känslig miljöer mot den påverkan tvåtaktsmotorer innebär. Föreskrifterna kan exempelvis innebära att det inom vissa känsliga områden och tider på året är krav på att använda alkylatbränsle eller t.o.m. totalförbud mot att använda traditionella tvåtaktsmotorer. Konsekvenser för båtlivet och miljön kommer att beskrivas i det fortsatta arbetet av berörda myndigheter.

Förbudet mot att släppa ut fast avfall har tidigare inte gällt fritidsfartyg. Visserligen har miljöbalkens förbud mot nedskräpning och dumpning varit tillämpligt men det har inte varit heltäckande. Vi har inte någon statistik rörande hur mycket avfall som fritidsbåtar släpper ut. Förslaget har inga andra konsekvenser för brukarna av fritidsbåtar annat än att de tvingas behålla avfallet ombord tills de anlöper hamn eller på annat sätt kan lämna iland avfallet. En minskad nedskräpning av den marina miljön har positiva miljöeffekter.

### **Mottagning av avfall från fartyg**

Våra förslag beträffande mottagning av avfall från fartyg innebär i första hand att grundläggande skyldigheter att tillhandahålla anordningar för mottagning och behandling avfall från fartyg ska framgå direkt av lagen. Vi tydliggör direkt i lagen att samtliga hamnar ska ha mottagningsanordningar för att ta emot annat avfall än barlastvatten eller tankspolvätska från fartyg som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med

stöd av lagen samt att no-special-fee principen gäller allt avfall som hamnar är skyldiga att ta emot. Slutligen klargör vi även i lagen att fartyg är skyldiga att lämna iland allt sådant avfall från fartyg som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen dock inte lastrester om det inte är särskilt föreskrivet. Med lastrester avses rester av last ombord som ska avlägsnas efter att lasten har lossats.

Förslagen innebär inte att det tillkommer några nya skyldigheter för hamnar eller fartyg. I allt väsentligt har bestämmelserna funnits tidigare om än inte direkt i lagen. Vi bedömer att de förtydliganden som skett gör det enklare för hamnar och fartyg att rätta sig efter regelverket.

Genom att fritidsfartyg kommer att omfattas av förbuden mot att släppa ut skadliga ämnen uppkommer en motsvarande skyldighet att lämna iland avfall. Detta kan leda till att fritidsbåtshamnar får ta emot en större mängd avfall än i dag. Hamnarna har möjlighet att finansiera detta genom hamnavgiften. Många av båtlivets intressenter och miljöorganisationer bedriver redan i dag informationskampanjer för att minska nedskräpningen från fritidsfartygen och öka ilandlämningen av avfall, varför den direkta konsekvensen av ett förbud i sig är begränsad.

### **Konstruktion, utrustning, certifikat och dagböcker**

Förslagets bestämmelserna om konstruktion, utrustning, certifikat och dagböcker innebär inga större materiella skillnader jämfört med i dag. Det som tillkommer är en möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att få föreskriva utländska fartyg att på svenska vatten ska föras de dagböcker och finnas de handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver. Till viss del struktureras bestämmelserna om genom att det i lagen återfinns bestämmelser om certifikat som i dag ges i förordningen.



## 16.4 Ekonomiska konsekvenser för staten

**Bedömning:** De förslag som vi lämnar bedöms inte få några konsekvenser för Transportstyrelsen eller Kustbevakningen som måste finansieras i särskild ordning.

Kostnader som belastar det nya anslaget som vi föreslår anvisas Transportstyrelsen för att initialt finansiera kostnader som kan uppstå när låter verkställa förbud eller förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening av olja eller annat skadligt ämne från fartyg på bekostnad av fartygets ägare eller redare kommer i stor utsträckning att kunna krävas tillbaka från fartygets ägare eller redare. Förslaget bedöms därför inte få några statsfinansiella konsekvenser av betydelse.

Förslagen bedöms inte få några konsekvenser för staten i övrigt som måste finansieras i särskild ordning.

### Transportstyrelsen

Transportstyrelsens tillsyn och verksamhet enligt lagen finansieras dels genom avgifter, dels genom anslag. Förslaget innebär inte någon genomgripande förändring för i Transportstyrelsens arbete. Transportstyrelsens möjligheter att inspektera utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon genomgår en viss förändring för att bättre möta de behov som Transportstyrelsen har av att utöva tillsyn över dessa fartyg. Transportstyrelsen ges ytterligare verktyg i tillsynsarbetet, dels föreslås en rätt att förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa, om det inte tillhandahålls för tillsyn, dels föreslås en möjlighet att meddela förelägganden att avhjälpa även mindre brister i fartygets konstruktion, utrustning eller drift. Förslagen är ägande att effektivisera tillsynen men de ökar i sig inte omfattningen av tillsynen. Vi bedömer därför att dessa förslag inte har några finansiella konsekvenser.

Förslaget innebär vidare att Transportstyrelsen måste genomföra ett föreskriftsarbete för att anpassa myndighetens föreskrifter till den nya lagen. Vi bedömer dock att det kan finansieras inom Transportstyrelsens befintliga anslag.

Vi har föreslagit att Transportstyrelsen ska disponera ett särskilt anslag för kostnader som uppkommer när Transportstyrelsen låter verkställa förbud eller förelägganden som är nödvändiga för att

förebygga eller begränsa förorening av olja eller annat skadligt ämne från fartyg på bekostnad av fartygets ägare eller redare. Anslaget innebär att det inte föreligger några tveksamheter när det gäller Transportstyrelsens möjligheter att ingripa för att förebygga eller begränsa förorening. Historiskt har Sjöfartsinspektionen och Transportstyrelsen bara ingripit i ett fåtal fall och det saknas anledning att tro att behovet av åtgärder kommer öka. Vidare så ska kostnaden för åtgärden i princip alltid betalas av fartygets ägare eller redare. När försäkringsdirektivet genomförts i svensk rätt kommer antalet oförsäkrade fartyg att minska och risken att det allmänna får stå kostnaden för nödvändiga åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening minskar därmed när ägare eller redare kan hållas ansvariga för den händelse som föranlett åtgärden. Vi bedömer det allmänna har möjlighet att återfå stora delar av kostnader som Transportstyrelsen har när myndigheten vidta åtgärder på ägare eller redares bekostnad. Förslaget i denna del har således inte några statsfinansiella konsekvenser av betydelse.

### Kustbevakningen

Kustbevakningens verksamhet finansieras genom anslag. Genom att fritidsbåtar omfattas av förslaget utsläppsbestämmelser kommer miljöövervakningen att omfatta fler fartyg än vad som är fallet i dag. De direkta insatser som kan komma att behövas från Kustbevakningens sida för att fästa allmänhetens uppmärksamhet på att förbuden mot förorening från fartyg även gäller fritidsfartyg bedömer vi vara små. Dessa insatser kan rymmas inom befintligt anslag.

### Konsekvenser för staten i övrigt

Vi föreslår att alla överklagbara beslut som Transportstyrelsens fattar enligt lagen ska överklagas till förvaltningsdomstol. Antalet ärenden som tidigare har överklagats till regeringen har varit litet, ett par ärenden om året. Kostnaden för den ökade arbetsbördan bedöms inte vara större än att den rymms inom domstolarnas befintliga resurser.

Förslaget innebär att Kustbevakningen inte längre ska pröva frågan om vattenföroreningsavgift när det är fartyg som Kustbevakningen förvaltar som har släppt ut oljan. Vi har i förslaget till för-

ordning pekat ut polismyndigheten som den myndighet som ska pröva frågan om vattenföroreningsavgift istället för Kustbevakningen. Det är ovanligt att Kustbevakningen orsakar oljeutsläpp. Förslaget bedöms inte få några konsekvenser av betydelse.

När det gäller kostnader för landsting och kommuner bedömer utredningen att förslaget inte kommer ha några nämnvärda konsekvenser. Inte heller bedöms förslagen att ha några konsekvenser för den kommunal självstyrelsen, sysselsättningen, brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, den offentliga servicen i olika delar av landet, jämställdheten mellan män och kvinnor och möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

# 17 Författningskommentar

## 17.1 Förslag till lag om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

**1 §** Syftet med denna lag är att förebygga och begränsa utsläpp av skadliga ämnen från fartyg.

I lagen finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen är ny. *Första stycket* anger det övergripande syftet med lagen. *Andra stycket* som anger lagens innehåll motsvarar 1 kap. 1 § första stycket i den nuvarande lagen.

**2 §** Bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även är avsedda att bidra till att skydda miljön, finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Bestämmelser om utsläpp från fartyg av skadliga ämnen inom Antarktisområdet finns i lagen (2006:924) om Antarktis.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 1 kap. 1 § tredje stycket i den nuvarande lagen. *Andra stycket* innehåller en hänvisning till lagen (2006:924) om Antarktis som innehåller bestämmelser om skydd

för miljön i Antarktis. Motsvarande bestämmelse finns i 2 kap. 6 § och 2 kap. 21 § i den nuvarande förordningen.

**3 §** I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

*Fartyg:* Fartyg, svävare, undervattensfartyg, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss.

*Fast avfall:* mat-, hushålls- och driftsavfall med undantag av färsk fisk och delar därav, som uppstår under fartygets normala drift och förmodas avlägsnas löpande eller periodiskt, med undantag för de ämnen som annars är definierade eller förtecknade i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

*IBC-koden:* den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk, antagen av den internationella sjöfartsorganisationen, IMO.

*Kemikalietankfartyg:* Fartyg som är byggt eller huvudsakligen anpassat för att i bulk transportera flytande ämnen som räknas upp i kapitel 17 till IBC-koden.

*MARPOL 73/78:* 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års tilläggsprotokoll till denna konvention.

*Olja:* Petroleum i varje form, inbegripet råolja, eldningsolja, sludge, oljeavfall och raffinerade produkter med undantag för petrokemiska produkter som är skadliga flytande ämnen enligt MARPOL 73/78 Annex II. Som olja anses också:

- de ämnen som förtecknas i MARPOL 73/78, Annex I, Appendix I, i den mån de omfattas ovanstående definition av olja, och
- oljehaltiga blandningar.

*Oljetankfartyg:* Fartyg som är byggt eller anpassat huvudsakligen för att transportera olja i bulk, däri inbegripet kombinationsfartyg, kemikalietankfartyg och gastankfartyg som avses i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, med ändringar (SOLAS 74) kapitel II-1 regel 3.20 när det för last eller del av last som olja i bulk.

*Skadliga flytande ämnen:* de ämnen som förtecknats i tabellerna i kapitel 17 och 18 i IBC-koden eller i till denna kod hänförlig förteckning av ämnen som klassificerats som kategori

X, Y eller Z men ännu inte införts i koden, dock bara i den mån de omfattas av definitionen i andra stycket.

Skadliga flytande ämnen delas in i de fyra kategorierna

X: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en allvarlig risk för marina resurser eller människors hälsa och som därför berättigar till förbud mot utsläpp i den marina miljön,

Y: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en risk för marina resurser eller människors hälsa, eller kan medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till en begränsning av kvaliteten på och mängden av utsläppet i den marina miljön,

Z: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, kan antas utgöra en mindre risk för marina resurser eller människors hälsa och därför berättigar till mindre stränga begränsningar av kvaliteten på och mängden av utsläppet i den marina miljön, andra substanser (AS): ämnen som återfinns i kolumnen för föroreningskategorier i kapitel 18 i IBC koden och som vid en bedömning har befunnits falla utanför kategori X, Y eller Z.

*Skadligt ämne:* Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller florán, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden.

*Tankfartyg:* Kemikalietankfartyg eller oljetankfartyg.

*Toalettavfall:*

1. Avloppsvatten och annat avfall från varje typ av toalett och urinoar,

2. avloppsvatten från sjukvårdslokaler (apotek, sjukhytt, etc.) via tvättställ, badkar och spygatt placerade i sådana lokaler,

3. avloppsvatten från utrymmen som rymmer levande djur, eller

4. annat spillvatten, som är blandat med avloppsvatten definierat enligt 1–3 ovan.

*Utsläpp:* Varje utsläpp från fartyg i havet, i andra vattenområden eller i luften som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygens drift, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning av skadliga ämnen. Som utsläpp anses dock inte

- dumpning i den mening som avses i 15 kap. miljöbalken, eller
- utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar.

En följd av att vi föreslår att de grundläggande förbuden och kraven på fartyg för att förhindra förorening från fartyg ska framgå direkt i lagen är att det blir nödvändigt att definiera fler begrepp än vad som är fallet i den nuvarande lagen. Många av definitionerna följer direkt av MARPOL.

Definitionerna av *fartyg* och *skadligt ämne* är oförändrade i förhållande till nuvarande lag. Begreppet skadliga ämnen kan innefatta även andra substanser och ämnen än de som särskilt anges i lagen.

Definitionen av *IBC-koden* ansluter till definitionen i regel 1.4 i bilaga II till MARPOL. Definitionen motsvarar 2 kap. 16 § i den nuvarande förordningen.

Definitionen av *utsläpp* har givits en annan utformning än i den nuvarande lagen. Bestämmelserna i 2 kap. 1 § i den nuvarande lagen har förts till definitionen, vilket gör att det direkt av den föreslagna definitionen framgår att det är fråga om utsläpp från fartyg som ska ha direkt eller indirekt samband med fartygets drift, vilket innebär att i princip alla utsläpp från ett fartyg – som inte är direkt undantagna – omfattas. Den föreslagna definitionen innehåller vidare tydligt två av de tre undantag från vad som avses med utsläpp som återfinns i artikel 2 i MARPOL 73. Dumpning regleras i miljöbalken och är inte ett utsläpp i denna lags mening. Med dumpning avses enligt artikel 1.5 a i havsrättskonventionen varje uppsåtligt utsläpp av avfall eller andra ämnen från fartyg till sjöss eller att (uttjänta) fartyg, plattformar m.m. avsiktligt sänks till sjöss. Av artikel 1.5 b i havsrättskonventionen framgår att dumpning inte innefattar utsläpp av avfall eller andra ämne som direkt eller indirekt härrör från normal drift av fartyg. Utsläpp av skadliga ämnen som är en omedelbar följd av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad hantering av havsbottnens mineraltillgångar eller utsläpp av skadliga ämnen för forskningsändamål är vidare undantagna från definitionen av utsläpp i förslaget. Detta följer direkt av MARPOL. Det tredje undantaget i MARPOL som anger att ”utsläpp av skadliga ämnen för behörig vetenskaplig forskning angående bekämpning av eller kontroll av förorening”

inte innefattas i uttrycket utsläpp saknar för närvarande någon motsvarighet i lagen. Vi kan inte se att det finns något behov av att nu särskilt återge det i lagen. Uppkommer behov av sådan vetenskaplig forskning får frågan hanteras inom de generella dispens möjligheter lagen ger.

Definitionen av *fast avfall* ansluter till den nuvarande definitionen i regel 1 i bilaga V till MARPOL. Fast avfall definierades tidigare i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Uttrycket ”fast avfall” innebär inte att avfallet till sin form behöver vara fast utan det innefattar även avfall i form av vätskor eller gas. Grundläggande är att det är fråga om mat-, hushålls- och driftsavfall som uppstår under fartygets normala drift och förmodas avlägsnas löpande eller periodiskt, med undantag för de ämnen som annars är definierade eller förtecknade i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Definition av *toalettavfall* ansluter till definitionen i regel 1 i bilaga IV till MARPOL. Toalettavfall definierades tidigare i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Definitionen av *skadliga flytande ämnen* är uppdelad i två delar. Första stycket ansluter till definitionen i regel 1 i bilaga II till MARPOL. Andra stycket tar sikte på det förhållandet att substansen har klassificerats men ännu inte förts in i IBC-koden. Definitionen motsvaras av 2 kap. 17 § i den nuvarande förordningen. Av 1 kap. 7 § lagen framgår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får provisoriskt klassificera skadliga flytande ämnen som kategori X, Y eller Z.

**4 §** Lagen ska inte tillämpas på utländska statsfartyg som används i icke-kommersiellt syfte.

På svenska statsfartyg som används i icke-kommersiellt syfte är lagen tillämplig endast i den mån regeringen föreskriver det.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 § i den nuvarande lagen och genomför artikel 3.3 i MARPOL 73.

**5 §** Föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag får inte strida mot internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Detsamma gäller undantag som i enskilda fall meddelas



från bestämmelser i denna lag eller från föreskrifter som har meddelats med stöd av den.

Vid tillämpningen av lagen ska även sådana begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser beaktas.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 5 i den nuvarande lagen.

**6 §** Vad som sägs i denna lag om redare ska även gälla den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

Paragrafen motsvarar 1 kap. 6 § i den nuvarande lagen.

**7 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får provisoriskt klassificera skadliga flytande ämnen som kategori X, Y eller Z dock bara i den mån klassificeringen överensstämmer med andra stycket i definitionen av skadliga flytande ämnen kategori X, Y eller Z.

Paragrafen är ny i lagen. Bestämmelsen ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att klassificera ett ämne som skadligt flytande ämne om ämnet ännu inte har klassificerats inom ramen för IBC-koden. Förfarandet följer av regel 6.3 i bilaga II till MARPOL. Bestämmelsen motsvarar 2 kap. 18 § i den nuvarande förordningen.

## 2 kap. Förbud mot förorening från fartyg

### *Olja*

**1 §** Olja får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Olja får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utöver vad som sägs i första stycket får olja inte släppas ut från utländska fartyg inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon, som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller på det fria havet.

Utsläpp av olja som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

Utsläpp av olja får inte innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön. Utsläpp får inte heller innehålla kemikalier eller andra ämnen som tillsatts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen är ny och samlar förbudet mot att släppa ut olja från fartyg till en bestämmelse. *Första stycket* anger att det inte är tillåtet att släppa ut olja från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Olja får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden. Bestämmelsen följer därmed bättre den jurisdiktion som Sverige utövar än 2 kap. 2 § i den nuvarande lagen. Bestämmelsen genomför regel 15.1 och 34.1 i bilaga I till MARPOL. *Andra stycket* är nytt. Det motsvarar 2 kap. 5 § i den nuvarande förordningen och genomför artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser. *Tredje stycket* är nytt och anger tydligt att det finns vissa undantag från huvudregeln att utsläpp av olja är förbjudet. Avsikten är att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om tillåtna utsläpp av olja som följer av MARPOL. Motsvarande de bestämmelser som finns i 2 kap. 11–14 §§ i den nuvarande förordningen. Bemyndigandet att meddela föreskrifter finns i 2 kap. 13 § lagen. *Fjärde stycket* är nytt och motsvarar 2 kap. 15 § i den nuvarande förordningen. Genom bestämmelsen genomförs regel 15.8 och 34.8 i bilaga I till MARPOL. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

**2 § Utsläpp av olja får ske:**

1. om det är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

2. om utsläppet är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning om

- alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

- redaren eller befälhavaren inte handlat med avsikt att orsaka skada eller grovt vårdslöst och med insikt om att en skada troligen skulle bli följden.

Vad som sägs i första stycket 2 gäller förutom redare och fartygets befälhavare även besättningen.

Vad som sägs i första stycket 2 ska inte gälla inom inre vatten eller territorialhav som tillhör Sverige eller en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 2 kap. 10 § i den nuvarande förordningen. Bestämmelsen anger de grundläggande undantagen från förbudet att släppa ut olja och bestämmelsen ska därför placeras i lagen. *Första stycket* genomför regel 4 i bilaga I till MARPOL. *Andra och tredje styckena* följer av artikel 5.2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser.

**3 §** Olja som inte får släppas ut ska behållas ombord för att lämnas till mottagningsanordning om den inte ska lossas till land eller läktras.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 2 kap. 7 § i den nuvarande förordningen. Bestämmelsen genomför regel 15.9 och 34.9 i bilaga I till MARPOL. Paragrafen har dock förtydligats i förhållande till nuvarande förordning genom att det nu tydligt framgår att olja som ska lossas eller läktras inte behöver behållas ombord.

#### *Skadliga flytande ämnen i bulk*

**4 §** Skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk får inte släppas ut från tankfartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk får inte heller släppas ut från svenska tankfartyg inom andra vattenområden.

Utöver vad som sägs i första stycket får skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk inte släppas ut från utländska tankfartyg inom inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon, som tillhör en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller på det fria havet.

Första och andra stycket gäller även när barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar innehåller dessa ämnen.

Utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

Paragrafen är ny i lagen. Den innehåller förbudet mot att släppa ut skadliga flytande ämnen i kategori X, Y eller Z som transporteras i bulk. *Första stycket* genomför regel 13.1.1 i bilaga II till MARPOL. *Andra och tredje styckena* följer av artikel 5.2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser. Första–tredje stycket motsvarar 2 kap. 20 § i den nuvarande förordningen. *Fjärde stycket* är nytt och anger att det finns undantag från huvudregeln att utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk är förbjudet. Avsikten är att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om tillåtna utsläpp som följer av MARPOL. Motsvarande de bestämmelser som finns i 2 kap. 22–31 §§ i den nuvarande förordningen. Bemyndigandet att meddela föreskrifter finns i 2 kap. 13 § lagen. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

**5 §** Utsläpp av skadliga flytande ämnen av kategorierna X, Y eller Z som transporteras i bulk får ske:

1. om det nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller
2. om det är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning under förutsättning att
  - alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och
  - redaren eller befälhavaren inte handlat med avsikt att orsaka skada eller grovt vårdslöst och med insikt om att en skada troligen skulle bli följden.

Vad som sägs i första stycket 2 gäller förutom redare och fartygets befälhavare även besättningen.

Vad som sägs i första stycket 2 ska inte gälla inom inre vatten eller territorialhav som tillhör Sverige eller en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 2 kap. 22 § i den nuvarande förordningen. Bestämmelsen anger de grundläggande undantagen från förbudet att släppa ut skadliga flytande ämnen och den ska

därför vara placerad i lagen. *Första stycket* genomför regel 3 i bilaga II till MARPOL. *Andra och tredje styckena* följer av artikel 5.2 Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser.

#### *Skadliga ämnen i förpackad form*

**6 §** Ämnen som är identifierade som vattenförorenande ämnen (marine pollutants) och förpackade enligt The International Maritime Dangerous Goods Code får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Sådana ämnen får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp som är nödvändigt för att tillgodose fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss är dock tillåtna.

Paragrafen är ny i lagen. Den genomför regel 7 i bilaga III till MARPOL. Bestämmelsen är jämförbar med 10 kap. 8 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Den anger att skadliga ämnen i förpackad form inte får släppas ut i annat än nödfall. Bestämmelsen är så grundläggande att den ska finnas i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

#### *Toalettavfall*

**7 §** Toalettavfall får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Toalettavfall får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp av toalettavfall som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

Paragrafen är ny i lagen. Den genomför regel 11 i bilaga IV till MARPOL samt regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen. *Första stycket* första meningen motsvarar delvis 11 kap. 4 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om

åtgärder mot förorening från fartyg. Förbudet har fått samma utformning som förbudet mot att släppa ut olja och skadliga flytande ämnen i bulk. Avsikten är att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter så att förbudet mot utsläpp av toalettavfall för svenska fartyg utanför svenskt sjöterritorium eller ekonomiska zon stämmer överens med bilaga IV till MARPOL, vilket bland annat innebär att svenska fartyg får släppa ut toalettavfall om fartyget befinner sig i farvatten under en annan stats jurisdiktion och den staten tillåter utsläppet. Bemyndigandet att meddela föreskrifter finns i 2 kap. 13 § lagen. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

**8 §** Utsläpp av toalettavfall får ske om:

1. utsläppet är nödvändigt för fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller
2. utsläppet är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst för att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet.

Paragrafen är ny i lagen. Den genomför regel 3 i bilaga IV till MARPOL. Bestämmelsen motsvarar 11 kap. 6 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Bestämmelsen anger de grundläggande undantagen från förbudet att släppa ut toalettavfall och den ska därför finnas i lagen.

*Fast avfall*

**9 §** Fast avfall får inte släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Fast avfall får inte heller släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Utsläpp av fast avfall som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är dock tillåtna.

Paragrafen är ny i lagen. Den genomför regel 3–5 i bilaga V till MARPOL. Bestämmelserna om utsläpp av fast avfall fanns tidigare i 12 kap. 3–10 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Förbudet mot utsläpp av fast avfall konstrueras som förbuden mot utsläpp av

olja, skadliga flytande ämnen i bulk och toalettavfall eftersom det följer av bilaga V till MARPOL att det inom Östersjöområdet och nordvästeuropeiska havsområdet i princip råder förbud mot utsläpp av fast avfall. Matavfall får dock släppas ut om avståndet till land överstiger 12 nautiska mil.

I *första stycket* finns huvudregeln att utsläpp av fast avfall är förbjudet. Av *andra stycket* framgår att utsläpp av fast avfall som sker i enlighet med de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är tillåtna. Avsikten är att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om tillåtna utsläpp av fast avfall som följer av MARPOL. Det innebär att svenska fartyg utanför Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon och specialområden kommer att ha möjlighet att släppa ut fast avfall under vissa förhållanden. Det får även ankomma på Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om tillåtna utsläpp av matavfall. Bemyndigandet att meddela föreskrifter finns i 2 kap. 13 § lagen. Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

**10 §** Utsläpp av fast avfall får ske om:

1. utsläppet är nödvändigt för fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss,
2. utsläpp är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst för att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet eller
3. utsläppet är en oavsiktlig förlust av syntetiska fisknät, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att hindra sådan förlust.

Paragrafen är ny i lagen. Den genomför regel 6 i bilaga V till MARPOL. Bestämmelsen motsvarar 11 kap. 11 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Bestämmelsen är så grundläggande att den ska finnas i lagen.

*Luftförorening*

**11 §** Inom Sveriges sjöterritorium får avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift inte förbrännas ombord på fartyg.

Paragrafen är ny i lagen. Den genomför regel 7 i bilaga IV till Helsingforskonventionen. Bestämmelsen motsvarar delvis 13 kap. 38 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.4.

*Bemyndiganden*

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om under vilka förutsättningar förbränning av avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift får ske ombord på fartyg inom Sveriges ekonomiska zon och ombord på svenska fartyg utanför Sveriges ekonomiska zon.

Paragrafen är ny. Den möjliggör för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter som genomför regel 16 i bilaga VI till MARPOL om förbränning ombord på fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.4.

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. under vilka förutsättningar utsläpp av olja eller oljehaltigt blandning får ske i havet eller andra vattenområden,
2. under vilka förutsättningar utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk får ske i havet eller andra vattenområden,
3. under vilka förutsättningar utsläpp av toalettavfall får ske i havet eller andra vattenområden och
4. under vilka förutsättningar utsläpp av fast avfall får ske i havet eller andra vattenområden.

Paragrafen är ny. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter under vilka förutsättningar utsläpp får ske. Av 1 kap. 5 § lagen följer att föreskrifterna inte får



strida mot internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Avsikten är att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska meddela de undantag som följer av MARPOL om tillåtna utsläpp.

**14 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainrar eller på liknande sätt ska hanteras för att vattenföroreningar ska förebyggas eller begränsas.

Paragrafen motsvarar 4 kap. 3 § i den nuvarande lagen.

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än de som anges i detta kapitel från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon och från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Paragrafen är delvis ny. Den ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av skadliga ämnen som inte anges i lagen. Det kan dels vara fråga om sådana förbud som följer av MARPOL men inte ansetts böra föras in i lagen som t.ex. förbudet mot utsläpp av ozonnedbrytande ämnen, dels nationella särbestämmelser som t.ex. förbudet mot utsläpp av fisk- och skaldjursrester från fartyg som bedriver industriell fiskhantering. Övervägandena finns i avsnitt 8.7.

**16 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i enskilda fall medge undantag från förbuden i detta kapitel. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar delvis 2 kap. 3 § tredje stycket i den nuvarande lagen och 9 kap. 1 § i den nuvarande förordningen. Undantag som meddelas får inte strida mot internationella överenskommelser som är bindande för Sverige, vilket framgår av 1 kap. 5 § första stycket lagen.

### 3 kap. Mottagning av avfall från fartyg m.m.

#### Olja

1 § Anordningar för mottagning av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten ska finnas på de platser inom svenskt territorium där

1. fartyg lastas med olja,
2. oljetankfartyg lastas med annat än olja,
3. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen lastas,
4. fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras,
5. oljetankfartyg repareras eller
6. andra fartyg än oljetankfartyg repareras.

På de platser som avses i 1 och 5 ska även behandlingsanordning för behandling av oljehaltig barlast- eller tankspolvatten finnas.

Ansvarig för att det finns behövliga mottagningsanordningar och i förekommande fall behandlingsanordningar är i de fall som avses i första stycket 1 den som lastar ut olja, 2 avlastaren, 3 hamnens innehavare, 4 den som driver bunkringsverksamheten samt 5 och 6 den som driver reparationsverksamheten.

Paragrafen är ny. Den motsvarar 3 kap. 1 § i den nuvarande lagen och 3 kap. 2 § i den nuvarande förordningen. Den genomför regel 38 i bilaga I till MARPOL. I *första stycket* räknas upp var anordningar för mottagning av oljehaltig barlast eller tankspolvatten ska finnas. Av *andra stycket* framgår att det på platser där fartyg lastas med olja och oljetankfartyg repareras även ska finnas behandlingsanordningar. I *tredje stycket* anges vem som är ansvarig för att mottagningsanordningarna finns och att de kan ta emot förorenat barlast- eller tankspolvatten.

2 § Ett fartyg får inte lastas, repareras, eller, om fartyget får föra vatten i bränsletank, bunkras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagnings och behandlingsanordning om denne underlåter att omhänderta oljehaltig barlast- eller tankspolvatten från fartyget.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 6 § andra stycket i den nuvarande lagen.

*Skadliga flytande ämnen i bulk*

**3 §** Anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande ämnen än olja ska finnas på de platser inom Sveriges territorium där

1. sådana ämnen lossas, om det efter lossningen från fartygens tankar finns kvar rester av dem, som inte får släppas ut från fartyg,

2. tankfartyg lastas, om det från tank som ska lastas måste avlägsnas barlastvatten eller tankspolvätska innehållande rester av skadliga flytande ämnen för att lastning ska kunna ske eller

3. tankfartyg som har använts för transport av sådana ämnen repareras, om barlastvatten eller tankspolvätska innehållande rester av skadliga flytande ämnen måste avlägsnas från fartyget för att reparation ska kunna utföras.

Ansvarig för att det finns behövliga mottagningsanordningar är i de fall som avses i första stycket 1 den som tar emot ämnena, 2 avlastaren och 3 den som driver reparationsverksamheten.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar med 3 kap. 3 § i den nuvarande förordningen. Bestämmelsen genomför regel 18 i bilaga II till MARPOL. Bestämmelsen förs till lagen som ett led i strävan att grundläggande skyldigheter att tillhandahålla anordningar för mottagning och behandling av avfall ska framgå direkt av lagen.

**4 §** Tankfartyg får inte

1. lastas hos den som svarar för att det finns behövlig mottagningsanordning som avses i 3 § första stycket 2, om denne inte från tank som ska lastas tar emot sådant barlastvatten eller sådan tankspolvätska innehållande lastrester av skadliga flytande ämnen som måste avlägsnas för att lastningen ska kunna ske, eller

2. repareras hos den som svarar för att det finns behövlig mottagningsanordning som avses i 3 § första stycket 3, om denne inte tar emot sådant barlastvatten eller sådan tankspolvätska innehållande lastrester av skadliga flytande ämnen som måste avlägsnas från fartyget för att reparationen ska kunna utföras.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 3 kap. 9 § i den nuvarande förordningen. Bestämmelsen förs till lagen som ett led i strävan att

grundläggande skyldigheter för den som svarar för att behövliga mottagningsanordningar finns framgår direkt av lagen.

*Fast avfall och toalettavfall m.m.*

5 § Mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än sådant som avses i 1 och 3 §§, som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, ska finnas tillgängliga i alla hamnar i den utsträckning och med den kapacitet, som motsvarar behoven hos de fartyg, som normalt anlöper hamnen.

I de hamnar där hamnavgift eller motsvarande generell avgift tas ut för utnyttjande av hamnen ansvarar den som tar ut avgiften för att mottagningsanordningar finns och uppfyller de krav som ställs i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. I övriga hamnar ansvarar fastighetsägaren för att mottagningsanordningar finns och uppfyller dessa krav.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar delvis 3 kap. 5 § i den nuvarande förordningen. I *första stycket* anges tydligt i vilken utsträckning mottagningsanordningar för annat avfall än förorenat tankspol- eller barlastvatten ska finnas samt vilken kapacitet mottagningsanordningen ska ha. Det avfall som avses är exempelvis toalettavfall, fast avfall och oljehaltigt länsvatten. Mottagningsanordningen är vidare skyldig att ta emot lastrester i den mån detta är att betrakta som fast avfall. Av 3 kap. 6 § lagen framgår att fartyg inte har en skyldighet att lämna i land lastrester men om fartyg som normalt anlöper hamnen brukar göra det så ska mottagningsanordningen vara dimensionerad så att den kan ta emot även sådana lastrester. I fråga om lastrester av olja eller skadliga flytande ämnen i bulk finns i 3 kap. 2 och 4 §§ lagen särskilda bestämmelser.

En mottagningsanordning ska ha kapacitet att ta emot avfall som motsvarar behoven hos de fartyg som normalt anlöper hamnen. Detta gör att det ställs väsentligt lägre krav på en fritidsbåtshamn än en hamn avsedd för sjöfarten. *Andra stycket* anger vem som är ansvarig för att mottagningsanordningar finns och att de uppfyller lagens krav. Bestämmelsen genomför artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Övervägandena finns i avsnitt 9.3.1.

*Avlämning av avfall*

6 § Innan ett fartyg avgår från en svensk hamn ska det avlämna allt sådant avfall, som avses i 5 § och inte utgör lastrester, till en mottagningsanordning.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 3 kap. 12 § första meningen i den nuvarande förordning. Med lastrester avses rester av last ombord som ska avlägsnas efter att lasten lossats. Det finns ingen generell skyldighet i lagen att lämna iland lastrester. Av 3 kap. 17 § lagen framgår att dock att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådan skyldighet. Det är vidare i många fall nödvändigt att rengöra lastutrymmen efter att last lossats för att ny lastning ska kunna ske och för att undvika förorening av lasten o dyl även om det inte finns någon lagstadgad skyldighet därvidlag. Övervägandena finns i avsnitt 9.3.2.

Paragrafen genomför regel 6 i bilaga IV till Helsingforskonventionen och artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

7 § Tankspolvätska från rengöring av fartygstank i enlighet med föreskrifter meddelade med stöd av 15 § ska avlämnas till en mottagningsanordning, som avses i 3 § första stycket 1, innan fartyget avgår.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar delvis 3 kap. 8 § i den nuvarande förordningen. När det finns en skyldighet enligt föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att rengöra tankar från vilka det lossats skadliga flytande ämnen i bulk ska tankspolvätskan lämnas till en mottagningsanordning. Bestämmelsen förs till lagen som ett led i strävan att de grundläggande skyldigheterna att lämna avfall från fartyg till mottagningsanordningar ska framgå direkt av lagen.

*Avgifter*

8 § Någon avgift får inte tas ut vid anordning, som avses i 1, 3 eller 5 § för att ta emot och behandla avfall som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Vad nu har sagts hindrar inte att kostnaderna för verksamheten täcks genom hamnavgifter eller motsvarande generella avgifter.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 4 § första stycket och 3 kap. 5 § första stycket i den nuvarande lagen samt 3 kap. 6 § första stycket i den nuvarande förordningen. Avgiftsfriheten gäller allt avfall som de anordningar som avses i 3 kap. 1, 3 eller 5 § är skyldiga att ta emot. Bestämmelsen genomför Helcom rekommendation 28E/10 om no-special-fee systemet och artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Övervägandena finns i avsnitt 9.3.2.

*Övriga bestämmelser*

9 § Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1, 3 och 5 §§ ska se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 7 § i den nuvarande lagen.

10 § Den som avser att avlämna sådant barlastvatten eller tankspolvätska, som avses i 1 eller 3 §, till mottagningsanordningar, ska lämna uppgifter om ämnen i vattnet eller vätskan som har betydelse för behandlingen.

Befälhavaren ska vidta de åtgärder ombord på fartyget som krävs för att avfall ska kunna lämnas utan onödig försening. I den mån sådana åtgärder omfattar fartygets maskineri med tillhörande anordningar åligger denna skyldighet den tekniske chefen.

Paragrafens *första stycke* motsvarar 3 kap. 6 § i den nuvarande lagen. *Andra stycket* motsvarar 3 kap. 7 a § i den nuvarande lagen.

*Bemyndiganden*

**11 §** Finner regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att anordningar för mottagning av förorenat barlastvatten och tankspolvätska behövs även på andra platser än vad som sägs i 1 § första stycket och 3 § första stycket, får regeringen eller den utsedda myndigheten meddela föreskrifter om detta samt föreskriva om vem som svarar för dessa anordningar.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 3 kap. 4 § i den nuvarande förordningen. Bemyndigandet flyttas till lagen eftersom bestämmelser om var mottagningsanordningar ska finnas ges i lagen.

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det vid anordning för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som avses i 1 § första stycket 2–4 och 6 samt 3 § första stycket ska finnas anordning för behandling av det förorenade vattnet om det behövs med hänsyn till verksamhetens art eller omfattning.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 3 kap. 2 § andra stycket i den nuvarande förordningen. Bemyndigandet ges i lagen eftersom bestämmelser om var anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska ska finnas samt vilka av dessa som är skyldiga att ha anordningar för behandling av det förorenade vattnet återfinns i lagen. Bemyndigandet har vidgats i förhållande till nuvarande ordning genom att det även omfattar anläggningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller rester av skadlig flytande ämnen i bulk.

**13 §** Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att en behandlingsanordning enligt 1 § andra stycket får användas även om den är belägen på en annan plats än där olja lastas eller oljetankfartyg repareras.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 3 kap. 1 § i den nuvarande förordningen. Bemyndigandet ges i lagen eftersom bestämmelser om var behandlingsanordningar ska finnas återfinns i lagen.

**14 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar som avses i 1, 3 och 5 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från 1, 3 och 5 §§. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 3 kap. 7 § sista meningen i den nuvarande lagen. *Andra stycket* motsvarar 3 kap. 1 § tredje stycket i den nuvarande lagen och 9 kap. 1 § i den nuvarande förordningen. Undantag som meddelas får inte strida mot internationella överenskommelser som är bindande för Sverige, vilket framgår av 1 kap. 5 § första stycket lagen.

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartygstank från vilken lossats skadliga flytande ämnen ska rengöras på angivet sätt.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 3 kap. 8 § första meningen i den nuvarande förordningen. Bemyndigandet ges särskilt i lagen som ett led i strävan att de grundläggande skyldigheterna tydligt ska framgå direkt av lagen.

**16 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om fartygs skyldighet enligt 6 § att lämna avfall.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från fartygs skyldighet att lämna avfall enligt 6 §. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

Paragrafen är ny i lagen. *Första stycket* motsvarar 3 kap. 12 § andra meningen i den nuvarande förordningen. *Andra stycket* motsvarar delvis 9 kap. 1 § i den nuvarande förordningen. Bemyndigandena ges i lagen eftersom bestämmelser om skyldighet att lämna avfall från fartyg finns i lagen.



**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet

1. att från fartyg lämna lastrester, i annat fall än som avses i 7 §, som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen till en mottagningsanordning,

2. att i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, utom i de avseenden som anges i 10 § första stycket,

3. att vidta åtgärder i samband med mottagandet och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg,

4. för den som ansvarar för att det ska finnas en mottagnings- eller behandlingsanordning enligt 1, 3 eller 5 §§ att upprätta avfallshanteringsplaner och

5. för den som ansvarar för att det ska finnas en mottagnings- eller behandlingsanordning enligt 1, 3 eller 5 §§ att rapportera fartyg som inte fullgjort sin skyldighet att lämna avfall enligt 6 § eller att lämnat lastrester i enlighet med föreskrifter meddelade med stöd av 1.

Paragrafen motsvarar delvis 3 kap. 8 § i den nuvarande lagen. *Första punkten* har justerats så att bemyndigandet nu bara gäller skyldighet att lämna lastrester. Skyldigheten att lämna annat avfall framgår direkt av 3 kap. 6 § lagen. *Andra, tredje och fjärde punkten* har bara genomgått redaktionella förändringar. *Femte punkten* är ny. Den genomför delvis artikel 25 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. Hamnstatskontrolldirektivet har i övrigt genomförts genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) som trädde ikraft den 1 januari 2011 (Prop. 2009/10:231, bet. 2010/11:TU4, rskr. 2010/11:34).

**18 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om lämnandet av sådan uppgifter som avses 10 § första stycket.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvaras av 3 kap. 7 § sista meningen i den nuvarande förordningen.

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från förbudet i 8 § första stycket att ta ut avgifter. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 5 § andra stycket i den nuvarande lagen.

*Förelägganden beträffande anordningar för mottagning och behandling av avfall*

20 § Den myndighet som avses i 6 kap. 1 § får meddela de förelägganden som behövs i ett enskilt fall för att

1. en mottagnings- eller behandlingsanordning ska finnas enligt 1, 3 och 5 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 §,

2. en mottagnings- eller behandlingsanordning ska utformas och drivas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 14 §,

3. de skyldigheter som har föreskrivits med stöd av 17 § 3 ska fullgöras,

4. en avfallshanteringsplan ska upprättas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 17 § 4.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § i den nuvarande lagen.

21 § Ett beslut om föreläggande enligt 20 § ska föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 10 § i den nuvarande lagen.

22 § Ett beslut om förbud eller föreläggande enligt detta kapitel får förenas med vite.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 11 § i den nuvarande lagen.

#### 4 kap. Fartygs konstruktion och certifikat

##### *Konstruktion m.m.*

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa utsläpp av skadliga ämnen.

Paragrafen motsvarar delvis 4 kap. 1 § i den nuvarande lagen. Bestämmelser om certifikat m.m. som tidigare fanns i 4 kap. 1 § i den nuvarande lagen regleras i 4 kap. 3–11 §§ i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 10.1.

2 § Svenska fartyg får inte användas till sjöfart om de inte i fråga om konstruktion, utrustning och drift uppfyller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § eller som följer av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

Första stycket gäller även utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 4 kap. 9 § i den nuvarande förordningen. Bestämmelsen ger uttryck för den grundläggande tanken att fartyg som inte uppfyller kraven på konstruktion, utrustning och drift inte får användas till sjöfart. Bestämmelsen gäller svenska fartyg varhelst de befinner sig och alla fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Bestämmelsen är straffsanktionerad genom 10 kap. 4 § lagen. En mindre avvikelse leder dock inte till ansvar, jfr 10 kap. 7 § lagen om ringa överträdelser. Övervägandena finns i avsnitt 10.1

##### *Certifikat*

3 § Svenska fartyg ska ha följande certifikat som visar att de krav som ställs på fartygets konstruktion, utrustning och drift i föreskrifter meddelade med stöd av lagen är uppfyllda:

1. *internationellt oljeskyddscertifikat* enligt MARPOL 73/78 ska innehas av oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används på internationell resa.

2. internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL 73/78 ska innehas av kemikalietankfartyg som används på internationell resa och andra fartyg än kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 4 kap. 2 § första och tredje stycket i den nuvarande förordningen. Internationellt oljeskyddscertifikat och internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk är grundläggande när det gäller arbetet att förhindra förorening från fartyg. Vilka fartyg som ska ha sådana certifikat ska därför framgå direkt av lagen. Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

4 § Utländskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och annat utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ha ett internationellt oljeskyddscertifikat enligt MARPOL 73/78 eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Utländskt kemikalietankfartyg och annat utländskt fartyg, som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk ska inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ska ha ett internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL 73/78 eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Paragrafen är ny. Den anger tydligt att även utländska fartyg på Sveriges sjöterritorium och i svensk ekonomisk zon ska ha internationellt oljeskyddscertifikat eller internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Kravet att utländska fartyg ska ha dessa certifikat har tidigare indirekt framgått av 4 kap. 6 § i den nuvarande förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

5 § Bestämmelser om besiktning och certifiering av påväxthindrande system på fartyg finns i förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 4 kap. 10 § i den nuvarande förordningen.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att fartyg ska ha andra certifikat än de som avses i 3, 4 eller 5 §§ som visar att föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift, som har meddelats med stöd av lagen, är uppfyllda.

Paragrafen är ny. Den motsvarar bemyndigandet i 4 kap. 2 § 2 i den nuvarande lagen och 4 kap. 4 § i den nuvarande förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

7 § Fartyg som inte har de certifikat och handlingar som nämns i 3–6 §§ får inte användas till sjöfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från förbudet i första stycket, om det på annat sätt visas att fartyg uppfyller föreskrifterna i MARPOL 73/78 eller om det i övrigt föreligger särskilda skäl.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvaras delvis av 4 kap. 6 § i den nuvarande förordningen som anger att fartyg som saknar vissa certifikat inte ska få användas till sjöfart om inte regeringen eller den myndighet regeringen bestämt föreskrivit annat. Bestämmelsen ges i lagen som ett led i strävan att grundläggande skyldigheter tydligt ska framgå direkt av den.

8 § Tankfartyg som avses i 3 och 4 § får bara transportera skadliga flytande ämnen som anges i fartygets internationella föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk.

Paragrafen är ny. Den genomför regel 13.1.3 i bilaga II till MARPOL. Tankfartyg får bara transportera de ämnen som angetts i fartygets internationella föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Brott mot bestämmelsen föranleder ansvar enligt 10 kap. 4 § 2 lagen.

**9 §** Ett svenskt fartygs certifikat som avses i 3–6 §§ ska förklaras ogiltigt, om

1. fartyget, dess utrustning eller driftförhållanden har ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan medföra påtaglig risk för förorening,
2. föreläggande som avses i 7 kap. 4 § andra stycket åsidosätts,
3. fartyget inte undergår föreskriven tillsynsförrättning eller
4. fartyget har upphört att vara svenskt.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 4 kap. 5 § andra stycket i den nuvarande förordningen.

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om certifikat som avses i 3 och 4 §§ samt om kontroll av certifikat.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar de föreskrifter som behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvaras av 4 kap. 3 § i den nuvarande förordningen. *Andra stycket* är nytt och ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer möjlighet att utfärda de föreskrifter som behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

**11 §** Certifikat utfärdas och ogiltigförklaras av den myndighet som regeringen utsett att utöva tillsyn över fartygs konstruktion, utrustning och drift enligt i 6 kap. 1 §.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvaras av 4 kap. 5 § första stycket och andra stycket första meningen i den nuvarande förordningen.

## 5 kap. Dagböcker m.m.

**1 §** På svenskt oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ska befälhavaren föra oljedagbok. På oljetankfartyg som är mindre än nu sagts ska föras motsvarande anteckningar av mindre omfattning.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 5 kap. 1 § den nuvarande förordningen. I likhet med vad som sagts under 4 kap. 3 § lagen beträffande internationellt oljeskyddscertifikat är kravet på att oljedagbok ska föras så grundläggande i arbetet förhindra förorening från fartyg att bestämmelsen ska finnas i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 10.3.

**2 §** På svenskt tankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk ska befälhavaren föra lastdagbok.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar 5 kap. 2 § i den nuvarande förordningen. Se kommentar under 5 kap. 1 § lagen. Övervägandena finns i avsnitt 10.3

**3 §** På svenskt fartyg ska föras de övriga dagböcker och finnas de handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen, som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver.

På utländskt fartyg på svenskt sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon ska föras de dagböcker och finnas de handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 5 kap. 4 § andra stycket i den nuvarande förordningen. *Andra stycket* är nytt och möjliggör för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva att utländska fartyg ska föra dagböcker eller andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen när de vistas i svenska farvatten. Det följer av ett korrekt genomförande av MARPOL att vi ska ställa krav även på utländska fartyg på svenskt sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon att dessa handlingar ska finnas. Övervägandena finns i avsnitt 10.3

**4 §** Dagböcker och handlingar som avses i 1–3 §§ ska förvaras på sådant sätt att de är lätt tillgängliga för granskning. De ska i fråga om svenska fartyg på begäran hållas tillgängliga för polismyndigheter, Kustbevakningen, den tillsynsmyndighet som avses i 6 kap. 1 § och annan myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller i fråga om motsvarandet handlingar på utländska fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller i svensk ekonomisk zon i den mån regeringen föreskriver detta.

Inom en främmande stats sjöterritorium är befälhavare på svenskt fartyg skyldig att låta behöriga utländska myndigheter ta del av sådana handlingar som avses i 1–3 §§.

Paragrafen är ny i lagen. *Första stycket första meningen* motsvaras delvis av 5 kap. 3 § första meningen i den nuvarande förordningen. *Första stycket andra och tredje meningen* motsvaras av 5 kap. 2 § första stycket i den nuvarande lagen.

*Andra stycket* motsvaras av 5 kap. 2 § andra stycket i den nuvarande lagen.

**5 §** Regeringen eller den myndighet som regering bestämmer meddelar närmare föreskrifter om de dagböcker och handlingar som avses i 1–3 §§ samt om kontrollen av dessa.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar delvis 5 kap. 4 och 5 §§ i den nuvarande förordningen.

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag från 1–3 §§. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.

Paragrafen är ny i lagen. Den motsvarar delvis 9 kap. 1 § i den nuvarande förordningen. Undantag som meddelas får inte strida mot internationella överenskommelser som är bindande för Sverige, vilket framgår av 1 kap. 5 § första stycket lagen.



## 6 kap. Tillsyn

### *Tillsynsmyndighet*

1 § Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift och tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser i 3 kap. om mottagning av avfall från fartyg utövas av den myndighet regeringen bestämmer.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 § och 5 a § första stycket i den nuvarande lagen.

### *Besiktning av fartyg*

2 § Vid besiktning ska fastställas om ett svenskt fartyg uppfyller de föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § i fråga om konstruktion, utrustning och drift.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 1 § andra stycket i den nuvarande lagen.

3 § Svenska fartyg, som omfattas av föreskrifter enligt 4 kap. om konstruktion, utrustning eller drift, ska besiktas innan de sätts i trafik och därefter genomgå regelbundna besiktningar.  
Fartygets redare och ägare ansvarar för att fartyget undergår föreskrivna besiktningar.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 6 kap. 1 § första stycket i den nuvarande lagen. *Andra stycket* motsvarar 6 kap. 9 § i den nuvarande lagen.

### *Inspektion av fartyg*

4 § Vid en inspektion ska det kontrolleras att fartyget och dess utrustning är i det skick och att driftförhållandena är sådana som behövs för att förebygga förorening. Inspektionen får vidare gälla kontroll av efterlevnaden av 3 kap. 6 och 15 § samt föreskrifter meddelade med stöd av 3 kap. 17 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 3 § första stycket i den nuvarande lagen.

5 § Fartyg ska inspekteras när tillsynsmyndigheten som avses i 1 § anser att det behövs.

Inspektion av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon får ske enligt vad som föreskrivs i 6 §.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 6 kap. 2 § första stycket i den nuvarande lagen. *Andra stycket* är nytt och anger att inspektion av fartyg under genomfart av Sveriges territorialhav eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon bara får ske om de förutsättningar som anges i 6 kap. 6 § föreligger.

6 § Om det har skett ett utsläpp av skadliga ämnen eller föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg under genomfart av Sveriges territorialhav eller som befinner sig inom Sveriges ekonomiska zon, får tillsynsmyndigheten inspektera fartyget om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån.

Inspektion enligt första stycket får även företas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Paragrafen är ny. Den anger när tillsynsmyndigheten får inspektera fartyg under genomfart av Sveriges territorialhav eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon. Förutsättningarna för att få utföra inspektion ansluter till under vilka förutsättningar åtgärder får vidta särskilda åtgärder mot förorening enligt 7 kap. 7 § lagen. Övervägandena finns i avsnitt 12.1.5.

7 § I fråga om utländska fartyg som har certifikat som avses i 4 kap. 4 och 6 §§ eller motsvarande handlingar som har utfärdats av behöriga utländska myndigheter ska inspektionen begränsas till granskning av dessa handlingar och av handlingar som avses i 5 kap. samt till kontroll av det system som används för att hindra påväxt på fartygets skrov, såvida

1. det inte finns grundad anledning att anta att fartyget eller dess utrustning eller driftförhållanden i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna, eller

2. innehållet i certifikaten eller handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta en misstänkt överträdelse av bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige.

Begränsningen i första stycket gäller inte vid ett utsläpp av skadliga ämnen eller om det föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån eller om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 6 kap. 3 § andra stycket i den nuvarande lagen. *Andra stycket* är nytt. En inspektion som föranleds av utsläpp av skadliga ämnen i samband med en sjöolycka är inte begränsad till att i första hand avse certifikat eller motsvarande handlingar. Inspektionen får direkt avse fartygets konstruktion, utrustning och drift utan att ta omvägen via certifikat och andra handlingar. Övervägandena finns i avsnitt 12.1.

#### *Tillsynsförrättningar*

8 § Den som verkställer en tillsynsförrättning som gäller ett fartyg eller biträder vid en sådan förrättning ska få tillträde till fartyget för att göra nödvändiga undersökningar och ta del av de handlingar i fråga om fartyget som finns ombord.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 7 § i den nuvarande lagen.

9 § Polismyndigheter, Tullverket och Kustbevakningen är skyldiga att biträda tillsynsmyndigheten och lämna de upplysningar som denna behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter, som har meddelats med stöd av lagen och enligt förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

Paragrafen är ny. Den ersätter 6 kap. 7 a § i den nuvarande lagen. Bestämmelsen är utformad med 5 kap. 18 § fartygssäkerhetslagen som förebild.

**10 §** Den som har tagit befattning med tillsyn enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon i sin tjänst har fått veta om enskildas affärs- eller driftförhållanden eller förhållanden av betydelse för rikets säkerhet.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Paragrafen motsvarar 6 kap. 10 § i den nuvarande lagen.

#### *Anmälan om brott m.m.*

**11 §** Om tillsynsmyndigheten har anledning att anta att det har begåtts ett brott som avses i denna lag ska myndigheten skyndsamt anmäla detta till polismyndighet eller åklagare. Gäller misstanken ett förbjudet utsläpp ska också Kustbevakningen underlättas.

Om det har inletts en förundersökning om brott som avses i denna lag ska tillsynsmyndigheten på begäran bistå polismyndigheten, Kustbevakningen och åklagare vid undersökningen.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 11 § i den nuvarande lagen.

#### *Uppdrag till organisationer m.m.*

**12 §** Regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer får träffa avtal med en sådan organisation som anges i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om tillsyn i form av besiktning över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning. Om avtal sluts får detta på sätt som anges i 7 kap. 11 § andra stycket fartygssäkerhetslagen innehålla en begränsning av statens rätt till skadestånd från organisationen.

Paragrafen är ny. Den motsvarar 6 kap. 6 § i den nuvarande lagen. Bestämmelsen har utformats för att uppnå bättre överensstämmelse med fartygssäkerhetslagen. Ingen ändring i sak är avsedd.

**13 §** Tillsynsmyndigheten får uppdra åt

1. svenska sakkunniga att verkställa tillsynsförrättningar utanför Sverige,
2. svenska eller utländska sakkunniga att biträda vid sådana förrättningar.

Ersättning åt sakkunniga som avses i denna paragraf betalas av redaren.

Paragrafen är ny. Den motsvarar 6 kap. 5 § sista meningen i den nuvarande lagen. Bestämmelsen har utformats med 7 kap. 13 fartygssäkerhetslagen som förebild.

*Skyldigheter för redare m.fl.*

**14 §** Tillsynsmyndigheten får förelägga redare att låta undersöka ämnen eller material som används på fartyget eller ingår i dess last och att tillhandahålla prov för sådan undersökning. Motsvarande skyldighet gäller i fråga om tekniska anordningar på fartyget.

I fråga om ämnen och material, vars inlastning är förestående men som ännu inte kommit under redarens vård, har lastägaren den skyldighet som redaren har enligt första stycket.

En undersökning enligt denna paragraf ska bekostas av den som har förelagts att föranstalta om undersökningen eller tillhandahålla prov för den, om myndigheten inte beslutar att kostanden helt eller delvis ska ersättas av statsmedel.

Paragrafen är ny. Den är utformad med 5 kap. 22 § fartygssäkerhetslagen som förebild. Bestämmelsen har tillkommit som ett led i strävan att tillsynsmyndighetens befogenheter enligt lagen och fartygssäkerhetslagen ska vara samstämmiga. Övervägandena finns i avsnitt 12.3

**15 §** Om någon inte följer ett föreläggande enligt 15 § eller inte kan underrättas om ett beslut med en sådan uppmaning utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får tillsynsmyndigheten låta verkställa åtgärden på dennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som beslutet är riktat till.

Paragrafen är ny. Den är utformad efter 5 kap. 23 § fartygssäkerhetslagen.

**16 §** Ett föreläggande enligt 14 § får förenas med vite.

Paragrafen är ny. Den har utformats med 5 kap. 25 § fartygssäkerhetslagen som förebild.

### *Bemyndiganden*

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om mottagning av avfall m.m. i 3 kap.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 a § andra stycket i den nuvarande lagen.

**18 §** Närmare föreskrifter om den tillsyn som avses i 2–7 §§ meddelas av regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer.

Regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från den begränsning som anges i 8 § under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll eller av Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

Paragrafen är ny. *Första stycket* motsvarar 6 kap. 4 § i den nuvarande lagen. *Andra stycket* motsvarar 6 kap. 3 § tredje stycket i den nuvarande lagen.

19 § Regeringen eller tillsynsmyndigheten om regeringen så bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,
2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg, och
3. ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 8 § i den nuvarande lagen.

## 7 kap. Förbud och förelägganden m.m.

### *Förbud mot trafik m.m.*

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva sådana begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon som behövs för att förebygga förorening.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 1 § i den nuvarande lagen.

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

Paragrafen motsvarar 7 kap. 2 § i den nuvarande lagen.

### *Rapportering*

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

1. att rapportera utsläpp av skadliga ämnen och händelser som innebär risk för förorening, och
2. att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa utsläpp av skadliga ämnen.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 3 § i den nuvarande lagen.

*Förbud och förelägganden beträffande fartyg*

**4 §** Tillsynsmyndigheten får förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa, om det inte hålls tillgängligt för tillsyn.

Paragrafen är ny. Tillsynsmyndigheten ges möjlighet att förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa om det inte tillhandahålls för tillsyn. Bestämmelsen vidgar inte tillsynsmyndighetens möjlighet att verka i territorialhavet eller i den ekonomiska zonen avseende utländska fartyg. Motsvarande bestämmelse finns i 7 kap. 2 § första stycket fartygssäkerhetslagen. Övervägandena finns i avsnitt 12.2

**5 §** Om ett fartyg har väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift i de hänseenden som avses i 4 kap. 1 § eller om föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 § detta kapitel överträds får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela

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

Om något beslut om sådan åtgärd inte meddelas får myndigheten, när det gäller brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift, i stället meddela föreläggande att bristerna ska avhjälpas.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 4 § i den nuvarande lagen.

**6 §** Tillsynsmyndigheten får om fartyg har andra brister i sin konstruktion, utrustning eller drift än de, som avses i 5 §, meddela föreläggande att bristerna ska avhjälpas.

Paragrafen är ny och ger tillsynsmyndigheten möjlighet att utfärda förelägganden att även brister som inte är väsentliga till sin karaktär ska avhjälpas. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.



7 § Släpps olja eller något annat skadligt ämne ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Sådana förbud och förelägganden kan vara

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 ska följa en viss färdväg,
5. föreläggande att fartyget ska anlöpa eller avgå från en viss hamn eller annan uppehållsplats,
6. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift eller
7. föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

Ett förbud eller föreläggande enligt första stycket får även meddelas om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 5 § i den nuvarande lagen.

8 § Ett utländskt fartyg som befinner sig utanför svenskt inre vatten får förbjudas att fortsätta sin resa enligt 5 eller 7 § endast om utsläpp eller risk för utsläpp föreligger som en följd av en sjöolycka eller åtgärder i samband med en sådan olycka.

Paragrafen motsvarar i sak 7 kap. 5 a § 1 i den nuvarande lagen. 7 kap. 5 a § 2 i den nuvarande lagen utgår som en följd av de ändringar som skett i förhållande till nuvarande lag avseende möjligheten att företa inspektion av utländska fartyg i 6 kap. lagen.

9 § Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i 10 kap. sjölagen (1994:1009), får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela

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

Paragrafen motsvarar 7 kap. 6 § i den nuvarande lagen.

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska gemenskapen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får tillsynsmyndigheten även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/949.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 6 a § i den nuvarande lagen.

**11 §** Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs i 3 kap. 6 och 15 §§ eller i föreskrifter meddelade med stöd av 3 kap. 17 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, får tillsynsmyndigheten eller annan myndighet som regeringen bestämmer förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.

Om tillsynsmyndigheten har informerats om att ett fartyg har lämnat närmast föregående hamn utan att den skyldighet att lämna avfall som gäller där har fullgjorts och hamnen finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), ska myndigheten förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Fartyget ska inte tillåtas att lämna hamnen förrän det har kontrollerats om fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27

november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygs-genererat avfall och lastrester.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 6 b § i den nuvarande lagen.

**12 §** Beslut om föreläggande och förbud enligt 5, 7, 10 och 11 §§ första stycket om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 5 eller 7 § ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna ska vara vidtagna.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 7 § i den nuvarande lagen.

**13 §** Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 5, 7 och 9 §§ ska gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen eller kvarhållandet som enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska betalas av redaren eller fartygsägaren.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 7 a § i den nuvarande lagen.

**14 §** I beslut enligt 5–7 och 11 §§ får vite sättas ut. Ett föreläggande eller förbud som förenas med vite får allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 8 § i den nuvarande lagen.

**15 §** Om den mot vilken ett förbud eller föreläggande enligt 5 eller 7 § riktas inte följer beslutet eller inte kan underrättas om det utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den av den som avses med beslutet.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 9 § i den nuvarande lagen.

**16 §** Den myndighet som med stöd av 5, 7, 9, 10 eller 11 §§ har förbjudit ett fartygs avgång eller vidare resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn ska, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller, i fråga om beslut enligt 5 eller 7 §, Sveriges ekonomiska zon, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Tull- och lotsmyndigheterna ska, så länge förbudet gäller, inställa de förrättningar för fartygets resa som ankommer på dem.

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

Paragrafen motsvarar 7 kap. 10 § i den nuvarande lagen.

#### *Märkning av olja och tagande av oljeprov*

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

För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet eller den myndighet som får meddela beslut enligt 7 § ta oljeprov ombord på ett fartyg och för sådant ändamål avbryta fartygets resa, om det inte leder till någon väsentlig olägenhet.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 11 § i den nuvarande lagen.

**18 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för fartygets ägare eller redare att utge ersättning för kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen motsvarar 7 kap. 12 § i den nuvarande lagen.

## 8 kap. Vattenföroreningsavgift

**1 §** En särskild avgift (vattenföroreningsavgift) ska tas ut om det skett ett otillåtet utsläpp av olja från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon eller från svenska fartyg inom andra vattenområden.

Regeringen får föreskriva om undantag från skyldigheten att betala vattenföroreningsavgift.

Vattenföroreningsavgiften tillfaller staten.

Paragrafen motsvarar delvis 8 kap. 1 § i den nuvarande lagen. Tillämpningsområdet för vattenföroreningsavgiften har vidgats. Avgift ska tas ut när det har skett ett otillåtet utsläpp av olja från fartyg inom svenskt sjöterritorium och ekonomiska zon eller från svenska fartyg utanför dessa områden. *Andra stycket* är nytt och ger regeringen möjlighet att föreskriva om undantag från skyldigheten att betala vattenföroreningsavgift. I 1 kap. 3 § i den föreslagna förordningen har fritidsfartyg undantagits från skyldigheten att betala vattenföroreningsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 14.2.3.

**2 §** Vattenföroreningsavgiften ska påföras den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare. Om ägaren visar att denne har saknat inflytande över fartygets drift får avgift dock inte påföras ägaren.

För vattenföroreningsavgift som delägarna i ett partrederi ska betala enligt första stycket, svarar de solidariskt.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 2 § i den nuvarande lagen.

**3 §** Vattenföroreningsavgiften ska bestämmas med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt följande tabell.

Med bruttodräktighet avses det bruttodräktighetstal som anges i det för fartyget gällande mätbrevet. Med prisbasbelopp avses det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gällde när utsläppet inträffade.

Tabellen är ej med här.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 3 § i den nuvarande lagen.

**4 §** Om en vattenföroreningsavgift enligt 3 § med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskäligen, får den ned-sättas eller efterges.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 4 § i den nuvarande lagen.

**5 §** Beslut i frågor om vattenföroreningsavgift meddelas av Kust-bevakningen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 5 § i den nuvarande lagen. Tillagt är att även annan myndighet än Kustbevakningen kan meddela beslut i frågor om vattenföroreningsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 14.2.4.

**6 §** Kan det skäligen antas att vattenföroreningsavgift ska tas ut, får Kustbevakningen eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela de förbud eller förelägganden beträffande fartyget som är nödvändiga för att säkra bevisning, såsom förbud mot fartygets avgång eller vidare resa eller föreläggande att fartyget ska anlöpa viss hamn.

En åtgärd enligt första stycket som riktas mot ett utländskt fartyg under genomfart av Sveriges territorialhav eller befinner sig inom Sveriges ekonomiska zon, får med anledning av ett förbjudet utsläpp i den ekonomiska zonen vidtas endast om:

1. det är klarlagt att det har skett ett utsläpp från fartyget och
2. detta utsläpp har medfört eller kan medföra betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon.

Finns det inte längre fog för en åtgärd enligt första stycket, ska åtgärden omedelbart hävas.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 6 § i den nuvarande lagen. I andra stycket 2 har ”stränder” bytts ut mot ”kusten”. Ingen materiell ändring är avsedd.

**7 §** Påförs någon som är ägare av fartyget eller lasten vattenföroreningsavgift, får Kustbevakningen samtidigt beträffande egendomen besluta sådant förbud eller föreläggande som avses i 6 § första stycket, om det behövs för att säkerställa statens

anspråk på avgiften. Beslutet gäller längst till dess verkställighet sker.

Beslut enligt första stycket får meddelas även innan avgifts-ärendet avgörs, om det finns sannolika skäl att avgift kommer att påföras någon som är ägare av fartyget eller lasten.

Ställs säkerhet för avgiftsskyldighetens fullgörande eller finns det i övrigt inte längre fog för ett beslut enligt första eller andra stycket, ska beslutet omedelbart hävas.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 7 § i den nuvarande lagen.

**8 §** Beslut om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § gäller inte i något fall längre än fjorton dagar efter det att ett sådant beslut med anledning av utsläppet först meddelades rörande fartyget eller dess last.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 8 § i den nuvarande lagen.

**9 §** I fråga om förbud eller föreläggande enligt 6 eller 7 § gäller 7 kap. 12–16 §§ i tillämpliga delar.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 9 i § i den nuvarande lagen.

**10 §** I avgiftsärenden hos myndighet som avses i 5 § är fartygets befälhavare behörig att på partens vägnar ta emot underrättelse enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223) och avge yttrande som avses i samma lagrum. Befälhavaren är på motsvarande sätt behörig att ta emot underrättelse om myndighetens beslut enligt 21 § nämnda lag och att överklaga beslutet.

Paragrafen motsvarar 8 kap. 10 § i den nuvarande lagen.

## **9 kap. Överklagande m.m.**

**1 §** Om ett beslut enligt 7 kap. 7 § första stycket 5, 6 eller 11 § har meddelats av någon annan myndighet än tillsynsmyndigheten, ska det genast underställas tillsynsmyndigheten för prövning.

Om ett beslut enligt 8 kap. 6 § har meddelats av någon annan än den myndighet som ska besluta om vattenföroreningsavgift, ska det genast underställas denna myndighet för prövning.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 1 § i den nuvarande lagen.

**2 §** Ett beslut enligt denna lag som inte ska underställas någon eller överklagas i särskild ordning får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen är ny och anger att beslut enligt lagen överklagas till allmän förvaltningsdomstol i den mån de inte ska underställas någon för prövning eller överklagas i särskilda ordning. Övervägandena finns i avsnitt 15.

**3 §** Beslut om vattenföroreningsavgift och om förbud eller föreläggande enligt 8 kap. 6 eller 7 § får överklagas hos den tingsrätt som är sörjdomstol i den ort där den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet har sitt säte.

Paragrafen motsvarar i 9 kap. 3 § i den nuvarande lagen. Den ändringen som är gjord är en följd av att även andra myndigheter än Kustbevakningen kan komma att fatta beslut om att påföra vattenföroreningsavgift.

**4 §** Beslut som ska underställas någon enligt denna lag får inte överklagas. Detsamma gäller beslut som meddelats inom tillsynsmyndigheten eller annan myndighet och som, enligt vad regeringen förordnar, ska underställas någon inom tillsynsmyndigheten liksom en myndighets beslut att vägra ta emot erbjuden säkerhet för vattenföroreningsavgift.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 4 § i den nuvarande lagen.

**5 §** Beträffande talan vid domstol rörande beslut om påförande av vattenföroreningsavgift gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i rättegångsbalken om åtal för brott på vilket inte kan följa svårare straff än böter.



Första stycket tillämpas även beträffande talan vid domstol angående förbud eller föreläggande enligt 8 kap. 6 eller 7 §. I fråga om handläggningen vid tingsrätt gäller dock bestämmelserna i 52 kap. 2, 3 och 5–12 §§ rättegångsbalken i tillämpliga delar. De bestämmelser som avser hovrätt gäller därvid i stället tingsrätten.

Bestämmelserna i rättegångsbalken om kvarstad i brottmål gäller i tillämpliga delar i mål som avses i första stycket.

Allmän åklagare företräder staten i mål vid domstol rörande beslut som har överklagats enligt 3 §.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 5 § i den nuvarande lagen.

**6 §** Myndighets beslut och domstols dom varigenom vattenföroreningsavgift påförs får verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställigheten gäller i övrigt vad som föreskrivs i utskönningsbalken om allmänt mål. Utmätt egendom får dock inte säljas utan gäldenärens samtycke, förrän beslutet eller domen har vunnit laga kraft.

Andra beslut i frågor som avses i 1–8 kap. gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som ska underställas tillsynsmyndighet eller annan myndighet kan myndigheterna förordna att beslutet tills vidare inte ska gälla.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 6 § i den nuvarande lagen.

**7 §** En påförd vattenföroreningsavgift bortfaller i den mån verkställighet inte har skett inom tio år från det att beslutet vann laga kraft.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 7 i den nuvarande lagen.

**10 kap. Ansvar m.m.**

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

1. förbud som gäller enligt 2 kap. 1, 4, 6, 7, 9 eller 11 § om inte gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken.

2. en föreskrift om förbud mot att släppa ut skadliga ämnen som meddelats av regeringen med stöd av 2 kap. 12 och 15 §§.

Paragrafen motsvarar delvis 10 kap. 1 § i den nuvarande lagen. I paragrafen föreskrivs ansvar för brott mot förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen som finns i 2 kap. lagen eller som meddelats av regeringen med stöd av 2 kap. 15 § lagen. Även brott mot föreskrifter om förbränning av avfall som har meddelats av regeringen med stöd av 2 kap. 12 § lagen ådrar ansvar enligt denna paragraf. Har föreskrifter om förbud som avses i 2 kap. 12 och 15 §§ lagen meddelats av en myndighet finns bestämmelser om ansvar i 10 kap. 5 § 9 och 10 lagen. Övervägandena finns i avsnitt 14.1.

**2 §** Till böter eller fängelse i högst två år döms befälhavaren, om han eller hon med uppsåt eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte ska ske i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Om befälhavaren har delegerat ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadliga ämnen till ett annat befäl eller om ett visst befäl har sådant ansvar till följd av tjänstens beskaffenhet, gäller vad som nu har sagts i motsvarande mån det befälet.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 § i den nuvarande lagen.

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

1. en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läktring av skadliga ämnen som har meddelats av regeringen med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 eller 7 §,

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 9 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 10 §, eller

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 3 § i den nuvarande lagen. Punkten 1 har dock ändrats – som ett led i anpassningen av lagen till förbudet mot blankettstraffstadganden – så att den numera bara avser föreskrifter meddelade av regeringen, jfr 10 kap. 5 § 6 lagen. Övervägandena finns i avsnitt 14.1.

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

1. den som i strid med 3 kap. 6 eller 7 § med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att avlämna avfall eller tankspolvätska till mottagningsanordning innan fartyget avgår från hamn.

2. en befälhavare som med uppsåt eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med 4 kap. 2, 7 eller 8 §,

3. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot 5 kap. 1 eller 2 § om skyldighet att föra dagbok

4. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om hantering av skadliga ämnen som meddelats av regeringen med stöd av 2 kap. 14 §

5. den som med uppsåt bryter mot 5 kap. 4 § om skyldighet att hålla dagbok och andra handlingar tillgängliga, eller

6. ett fartygs redare eller ägare som med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår sådan besiktning som anges i 6 kap. 3 §.

Paragrafen motsvarar delvis 10 kap. 4 § i den nuvarande lagen.

Punkten 4 som motsvarar 10 kap. 4 § 3 a i den nuvarande lagen har ändrats – som ett led i anpassningen av lagen till förbudet mot blankettstraffstadganden – så att den numera bara avser föreskrifter meddelade av regeringen, jfr 10 kap. 5 § 7 lagen.

Vidare har det beträffande övriga punkter skett omfattande redaktionella ändringar då flertalet av de bestämmelserna som tidigare avsågs i paragrafen numera ges direkt i lagen.

**5 §** Till böter döms

1. den som med uppsåt bryter mot förbudet att ta ut avgift för mottagning, behandling eller annan hantering av avfall enligt 3 kap. 8 §,

2. den som med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att lämna sådana uppgifter som avses i 3 kap. 10 § eller bryter mot ett förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet enligt 3 kap. 2 eller 4 §

3. den som med uppsåt lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att få ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

4. en befälhavare som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om märkning av olja som har meddelats med stöd av 7 kap. 17 § första stycket

5. den som med uppsåt eller av oaktsamhet underlåter att i förväg anmäla avlämning av avfall enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § 2.

6. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läkt-ring av skadliga ämnen som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

7. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om hantering av skadliga ämnen som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 14 §

8. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att rapportera utsläpp och andra händelser eller att lämna uppgifter som har beslutats med stöd av 7 kap. 3 §,

9. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om förbud mot att släppa ut skadliga ämnen som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 15 §,

10. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om förbud mot förbränning av avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift som efter regeringens bemyndigande har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 12 §,

11. den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 6 §.

*Första till femte punkten* motsvarar 10 kap. 5 § 1–5 i den nuvarande lagen.

*Sjätte punkten* är ny och avser överträdelse av föreskrifter om begränsning av eller förbud mot trafik eller läktring av skadliga ämnen som har beslutats av en myndighet med stöd av 7 kap. 1 eller 2 § lagen, jfr 10 kap. 3 § 1 lagen.

*Sjunde punkten* är ny och avser överträdelse av föreskrifter om hantering av skadliga ämnen som har beslutats av en myndighet med stöd av 2 kap. 14 § lagen, jfr 10 kap. 4 § 4 i lagen.

*Åttonde punkten* motsvarar 10 kap. 4 § 3 c i den nuvarande lagen. Vi anser att böter är en tillräcklig påföljd för överträdelse av rapporteringsskyldigheten i 7 kap. 3 § lagen.

*Nionde och tionde punkten* är nya och avser överträdelse av föreskrifter om förbud mot att släppa ut skadliga ämnen eller förbränning av avfall som har beslutats av en myndighet, med stöd av 2 kap. 12 eller 15 §§ lagen, jfr 10 kap. 1 § 2 lagen.

*Elfte punkten* är ny och avser att någon bryter mot ett föreläggande enligt 7 kap. 4 eller 6 § lagen. Bestämmelserna avser att tillsynsmyndigheten förelagt någon att avhjälpa mindre brister eller förbjudit fartygs avgång eller vidare resa, om det inte hållits tillgängligt för tillsyn.

Punkterna 6, 7, 9, och 10 är en anpassning till förbudet mot s.k. blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan. I de fall en myndighet har meddelat föreskrifter som avses i någon av dessa punkter kan bara böter komma ifråga som påföljd. Bedömer berörda myndigheter och regeringen att det intresse som föreskriften ska skydda är så starkt att en strängare påföljd är motiverad ankommer det på berörda myndigheter och regeringen att säkerställa att föreskrifter meddelas av regeringen. Har regeringen meddelat motsvarande föreskrifter som avses i punkten 6, 7, 9 och 10 är brott mot regeringens föreskrifter sanktionerade med fängelse i straffskalan. Övervägandena finns i avsnitt 14.1.

6 § 1. Släpps ett skadligt ämne ut i strid med ett förbud som gäller enligt 2 kap. 1, 4, 6, 7, 9 och 11 §§,  
2. åsidosätts en föreskrift som meddelats med stöd av 2 kap. 14 §,  
3. används ett fartyg i strid med 4 kap. 2,7 eller 8 §§,  
4. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av eller 7 kap. 1 eller 2 §,  
5. överträds ett förbud eller åsidosätts ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4–7 §,  
6. överträds ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 9 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 10 §,  
5. åsidosätts en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 17 § första stycket, eller  
6. används ett fartyg i strid med ett beslut som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, 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.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 6 § i den nuvarande lagen.

7 § Om en gärnings om avses i 1–5 § är att anse som ringa, döms inte till ansvar.

Paragrafen är ny. Den anger att ringa fall undantas från straffbarhet. Det som avses är i första hand mer bagatellartade överträdelser av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift som inte hotar skyddet för miljön. Bara i rena undantagsfall kan brott mot förbuden i 2 kap. lagen betraktas som ringa överträdelser. Övervägandena finns i avsnitt 14.1.

8 § Bryter någon mot ett förbud eller föreläggande enligt 7 kap. 5–7 §§, som har förenats med vite, ska denne inte dömas till ansvar.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 7 i den nuvarande lagen.

**9 §** Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 15 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller enligt 21 kap. 1, 2 och 8 §§ sjölagen (1994:1009).

Om ett brott som avses i denna lag har begåtts på ett svenskt fartyg utanför svenskt sjöterritorium får åtal för brottet väckas även vid den domstol vars domkrets ligger närmast den plats där brottet förövades.

Om ett brott som avses i denna lag har begåtts på ett utländskt fartyg utanför svensk hamn får åtal för brottet väckas även vid den domstol vars domkrets omfattar eller ligger närmast den plats där brottet förövades.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 8 § i den nuvarande lagen.

**10 §** Om brott enligt denna lag som har begåtts utanför svenskt inre vatten på ett fartyg som är registrerat i en främmande stat finns särskilda bestämmelser i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 9 § i den nuvarande lagen.

**11 §** Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg inom en annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om

1. överträdelsen har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon, och

2. fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.

Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.

Det som anges i första–tredje styckena gäller också om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 10 § i den nuvarande lagen.

**12 §** Åtal för ett brott som avses i 10 § får väckas endast

1. om brottet avser ett förbjudet utsläpp och detta har medfört betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon, eller

2. om den stat där fartyget är registrerat inte inom sex månader från det att staten underrättats om brottet har inlett rättsliga förfaranden som syftar till att ådöma straff för gärningen, eller

3. om den stat där fartyget är registrerat vid upprepade tillfällen har underlåtit att iaktta sina skyldigheter att vidta åtgärder med anledning av överträdelser begångna på dess fartyg.

Att åtal för brott som avses i första stycket i vissa fall får väckas endast efter förordnande av regeringen eller den myndighet som regeringen bemyndigat följer av 2 kap. 5 § brottsbalken.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 11 § i den nuvarande lagen.

**13 §** Det som anges i 23 kap. 4 § brottsbalken om anstiftan och medhjälp till brott skall gälla i fråga om en gärning som är straffbelagd enligt denna lag även om fängelse inte kan dömas ut för gärningen på grund av bestämmelserna i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 12 i den nuvarande lagen.

### *Skadestånd*

**14 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 3 kap. 9 eller 10 § orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg ska ersätta den skada som förseningen orsakar den som tar emot eller lämnar avfallet.



Ersättningen får sättas ned efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av det fel eller den försummelse som orsakat skadan, skadans storlek och omständigheterna i övrigt.

I fråga om redares ansvar för skada som befälhavare eller besättningsmedlem orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten och om redares rätt till återkrav finns bestämmelser i 7 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). Om skadan har vållats av en arbetstagare i tjänsten gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Paragrafen motsvarar 3 kap. 7 b § i den nuvarande lagen.

## 11 kap. Förundersökningen (Enligt befogenhetsutredningens förslag)

### *Ingripanden mot utländska fartyg*

1 § Beslut om att hålla förhör enligt 23 kap. eller om att använda tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken ombord på ett utländskt fartyg som befinner sig utanför svenskt inre vatten ska meddelas av åklagaren eller rätten.

Vid fara i dröjsmål får en tjänsteman vid Kustbevakningen eller en polisman befogenhet att vidta åtgärd enligt första stycket, om åtgärden är sådan att en kustbevakningstjänsteman eller en polisman annars får besluta om den enligt detta kapitel eller enligt rättegångsbalken eller lagen (2013:000) om Kustbevakningens rättsliga befogenheter.

Åtgärden ska skyndsamt anmälas till åklagaren, som omedelbart ska pröva frågan om åtgärder beträffande fartyget.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 1 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

2 § Ombord på ett utländskt fartyg som är under genomfart av Sveriges territorialhav får åtgärder som avses i 1 § vidtas endast om det finns grundad anledning att anta att fartyget i Sveriges territorialhav har överträtt bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller att det på fartyget i svenskt inre vatten har begåtts ett brott som avses i 10 kap. 3 eller 4 §.

Om utsläpp har skett från ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon, gäller i fråga om rätt att vidta åtgärder vad som föreskrivs i 3 och 4 §§.

Paragrafen motsvarar delvis 11 kap. 2 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag. *Första stycket* har ändrats för att uppnå bättre överensstämmelse med artikel 220 punkten 2 i havsrättskonventionen. Den begränsning i rätten att ingripa som följer av artikel 220 punkten 2 gäller bara fartyg under genomfart av en stats territorialhav vilket bör framgå av paragrafen. Vidare får kuststaten ingripa tidigare än vad som framgår av nuvarande lag. Rätt att ingripa föreligger redan när det finns grundad anledning att anta att lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen har överträtts. Det behöver inte ha gått så långt att det skett ett utsläpp av skadliga ämnen för att vidta få de åtgärder som avses i 11 kap. 1 § lagen. Övervägandena finns i avsnitt 12.1.

**3 §** Ombord på ett utländskt fartyg som befinner sig i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon får åtgärder som avses i 1 § vidtas med anledning av ett utsläpp i den ekonomiska zonen endast

1. om det är klarlagt att det har skett ett förbjudet utsläpp från fartyget, och

2. detta utsläpp har medfört eller kan medföra betydande skador på den svenska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på tillgångar inom Sveriges sjöterritorium eller i Sveriges ekonomiska zon.

Trots bestämmelserna i första stycket får förhör enligt 23 kap., beslag enligt 27 kap. i form av oljeprov eller husrannsakan enligt 28 kap. 1 § rättegångsbalken genomföras om det finns grundad anledning att anta att det har skett ett förbjudet utsläpp från fartyget i den ekonomiska zonen och

1. utsläppet har medfört eller kan medföra betydande förorening av den marina miljön, och

2. fartygets befälhavare har vägrat att lämna uppgifter om fartygets identitet och registreringshamn, senaste och nästa anlöpningshamn eller annan relevant information som har begärts, eller har lämnat uppgifter som uppenbarligen inte överensstämmer med verkliga förhållanden, och

3. ett ingripande mot fartyget är påkallat av omständigheterna i övrigt.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 3 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

4 § Åtgärder som avses i 1 § får, utöver vad som anges i 2 och 3 §§, vidtas mot ett utländskt fartyg som befinner sig utanför Sveriges sjöterritorium om de förutsättningar som anges i 2 eller 3 § föreligger och fartyget har blivit föremål för omedelbart förföljande. Rätten till omedelbart förföljande upphör när fartyget kommer in på en annan stats territorialhav.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

5 § I fråga om ett utländskt fartyg som har sådant certifikat som avses i 4 kap. 1 § eller motsvarande handlingar utfärdade av behöriga utländska myndigheter och som medför handlingar som avses i 5 kap. 1 § ska dessa handlingar granskas innan andra utredningsåtgärder vidtas. När handlingarna har granskats får en åtgärd som avses i 1 § vidtas endast om granskningen av handlingarna inte är tillräcklig för att bekräfta en misstanke om att det på fartyget har begåtts ett brott mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag. Detta gäller även om gärningen föranleder ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 5 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

#### *Kvarhållande av fartyg, m.m.*

6 § En tjänsteman vid Kustbevakningen eller en polisman får stoppa ett fartyg och hålla kvar det under den tid som behövs för att hålla förhör enligt 23 kap. rättegångsbalken eller använda ett tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken.

Om det uppenbart behövs för att åtgärden ska kunna vidtas får fartyget även föras in till hamn.

Hålls ett fartyg kvar av skäl som anges i 3 § andra stycket får fartyget föras in till hamn endast om det uppenbart behövs för att en husrannsakan ska kunna genomföras. Fartyget ska därefter omedelbart tillåtas att avgå, om det inte efter husrannsakan finns förutsättningar enligt 3 § första stycket att vidta någon ytterligare åtgärd.

Finns det inte längre fog för en åtgärd ska den omedelbart hävas.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 6 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

#### *Rapportering till flaggstaten*

7 § Om en åtgärd avseende ett utländskt fartyg har vidtagits med stöd av detta kapitel ska konsuln eller den närmaste diplomatiska representanten för den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten) genast underrättas om åtgärden och omständigheterna kring denna. Sådan underrättelse ska, när så är möjligt, även lämnas till sjöfartsmyndigheten i samma stat.

Väcks åtal för brott mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och har brottet begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges territorialhav eller ekonomiska zon ska flaggstaten underrättas om åtalet på det sätt som anges i första stycket. Detta gäller även om gärningen föranleder ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 7 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

8 § Har en förundersökning inletts om brott mot en bestämmelse om förbud mot utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen och kan det skäligen befaras att brottet har begåtts på ett fartyg registrerat i en främmande stat, ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer pröva om den staten ska upplysas om överträdelsen och tillställas utredningen i syfte att lagföringen i stället ska ske där (flaggstatsrapport).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flaggstatsrapport vid otillåtna utsläpp av skadliga ämnen och om flaggstatsrapport i fråga om brott mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag. Detta gäller även om gärningen föranleder ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 8 § i den nuvarande lagen i enlighet med befogenhetsutredningens förslag.

1. Denna lag träder i kraft den 1 jan 2013 då lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg upphör att gälla.

2. Utsläpp av olja från ett fritidsfartyg med tvåtaktsmotor tillverkad före den 1 januari 2007 omfattas inte av 2 kap. 1 § lagen förrän den dag regeringen så bestämmer.

## 17.2 Övriga lagförslag

Förslagen innebär att hänvisningarna till den nuvarande lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ändrats till att avse den föreslagna nya lagen.

# Kommittédirektiv



## Översyn av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

Dir.  
2010:73

---

Beslut vid regeringssammanträde 15 juli 2010

### Sammanfattning

En särskild utredare ska se över lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg bl.a. i syfte att göra lagen mer systematisk, effektiv, användarvänlig och lättare att överblicka. Om utredaren finner det lämpligt ska en ny lag föreslås. Som en följd härav bör även den nuvarande förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ses över och eventuellt ersättas med en ny.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2011.

### Bakgrund

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, den s.k. LÅFF, trädde i kraft den 1 januari 1981 och ersatte då lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet.

### Behovet av utredning

Efter tillkomsten av LÅFF har regleringen av förorening från fartyg utvecklats i mycket stor omfattning. Ett flertal av bilagorna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) har trätt i kraft och genomförts i den svenska regleringen. Den så kallade Östersjöstrategin om mottagning av fartygsgenererat avfall och tillhörande frågor infördes i lagen 2001. Till det kan nämnas att ett antal EU-rättsakter har

genomförts i lagen de senaste åren. Detta har medfört att LÅFF ändrats ett stort antal gånger och blivit mycket svår att överblicka och använda. Dåvarande Sjöfartsinspektionen hos Sjöfartsverket pekade i en skrivelse, daterad den 21 december 2007, på bl.a. några av problemen med den nuvarande lagen och förordningen. För att förbättra LÅFF och göra den mer användarvänlig krävs, enligt Sjöfartsinspektionen, så genomgripande förändringar att det finns anledning att överväga att ersätta den med en ny lag. Som en följd härav ansåg Sjöfartsinspektionen att den nuvarande förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg också bör ses över. Regeringen delar Sjöfartsinspektionens uppfattning.

### Uppdraget

En särskild utredare ska se över lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i syfte att göra den mer systematisk, effektiv, användarvänlig och lättare att överblicka för både enskilda och det allmänna. Utredaren ska lämna de författningsförslag som denna översyn ger anledning till. Om utredaren finner det lämpligt ska en ny lag föreslås. Även förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg bör ses över och om lämpligt ersättas med en ny förordning.

Bestämmelserna på miljöområdet har förändrats i snabb takt och LÅFF eller en eventuell ny lag bör utformas på ett sådant sätt att framtida internationella, EU-rättsliga eller nationella bestämmelser blir enkla att infoga. Bland annat ska utredaren beakta de möjligheter som regeringsformen ger att delegera normgivning till regering och myndigheter.

Utredaren ska särskilt utreda följande frågeställningar:

#### *Fartygssäkerhetslagen*

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) har en likartad funktion som LÅFF, men skiljer sig från denna då fartygssäkerhetslagen har fartygens säkerhet som skyddsintresse och LÅFF har miljöskydd. I nuvarande LÅFF saknas flera bestämmelser av generell natur såsom t.ex. rätten att förbjuda ett fartygs resa om tillsynsmyndigheten nekas tillträde till fartyget.

Utredaren ska undersöka möjligheten att, om det är praktiskt möjligt, införa likartade grundläggande bestämmelser i LÅFF som i dag finns i fartygssäkerhetslagen.

#### *Finansiering på bekostnad av fartygets redare eller ägare*

Enligt 7 kap. 9 § LÅFF får Transportstyrelsen i vissa fall låta verkställa en åtgärd på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Transportstyrelsen har möjlighet att kräva att säkerhet ska ställas för betalningen. Det finns emellertid inget finansieringssystem för de fall då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar. Utredaren ska analysera gällande finansieringssystem och föreslå hur de problem som kan uppstå då fartyget saknar känd ägare eller då ägaren saknar tillgångar kan motverkas.

#### *Översyn av sanktionssystemet*

Utredaren ska se över sanktionssystemet i LÅFF i syfte att göra det enklare och mer effektivt. I arbetet med översynen ska utredaren särskilt titta på möjligheten att förtydliga reglerna om straffsanktioner för att säkerställa ett effektivt system för efterlevnad av de föreskrivna kraven. Utredaren ska därutöver ta ställning till om det är möjligt och lämpligt att utöka de rättsliga grunderna att meddela nyttjandeförbud eller införa administrativa sanktioner i stället för de straffrättsliga sanktioner som kan utdömas. Detta för att överträdelser ska beivras i högre utsträckning än vad hittills varit möjligt vilket på sikt bör medverka till bättre efterlevnad av lagstiftningen. Vid sina överväganden om sanktionssystemet ska utredaren beakta Sveriges i sammanhanget relevanta internationella och mellanstatliga åtaganden.

#### *Regleringens tillämpningsområde*

Utsläppsbestämmelserna i LÅFF är, såvitt avser olja, inte tillämpliga på fritidsfartyg. När det gäller sådana fartyg anges endast att utsläpp av olja eller oljehaltig blandning bör undvikas om det är praktiskt möjligt. Utredaren ska överväga om LÅFF i alla dess delar ska bli tillämplig även för fritidsbåtar.



### Konsekvensbeskrivning

Utredaren ska göra en konsekvensutredning av lämnade författningsförslag och belysa effekterna av dessa. I de konsekvensbeskrivningar som ingår i uppdraget ska utredaren redovisa och om möjligt beräkna de följder i form av administrativa lättnader för enskilda och det allmänna som kan uppstå. Utredaren ska särskilt beakta regeringens arbete med regelförenkling och föreslå möjliga förenklingar som har identifierats inom ramen för utredningen.

Utredaren ska även bedöma och redovisa förslagens eventuella direkta och indirekta konsekvenser av betydelse för miljön. Till det hör att belysa de fördelar och nackdelar förslagen får på det samlade miljöarbetet.

### Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren ska samråda med berörda myndigheter och organisationer. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2011.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om översyn av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (N 2010:07) Dir. 2011:75**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 25 augusti 2011

## **Förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 15 juli 2010 kommittédirektiv om en översyn av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (dir. 2010:73). Enligt direktivet ska uppdraget redovisas senast den 1 oktober 2011. Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 30 november 2011.

(Näringsdepartementet)

# Statens offentliga utredningar 2011

## *Kronologisk förteckning*

---

1. Svart på vitt – om jämställdhet i akademien. U.
2. Välfärdsstaten i arbete. Inkomsttrygghet och omfördelning med incitament till arbete. Fi.
3. Sanktionsavgifter på trygghetsområdet. S.
4. Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. N.
5. Bemanningsdirektivets genomförande i Sverige. A.
6. Missbruket, Kunskapen, Vården. Missbruksutredningens forskningsbilaga. S.
7. Transporter av frihetsberövade. Ju.
8. Den framtida gymnasiesärskolan – en likvärdig utbildning för ungdomar med utvecklingsstörning. U.
9. Barnen som samhället svek. Åtgärder med anledning av övergrepp och allvarliga försummelse i samhällsvården. S.
10. Antidopning Sverige. En ny väg för arbetet mot dopning. Ku.
11. Långtidsutredningen 2011. Huvudbetänkande. Fi.
12. Medfinansiering av transportinfrastruktur – utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överväganden om brukaravgifter och lånevillkor. N.
13. Uppföljning av signalspaningslagen. Fö.
14. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2011 – geologin, barriärerna, alternativen. M.
15. Rehabiliteringsrådets slutbetänkande. S.
16. Allmän skyldighet att hjälpa nödställda? Ju.
17. Förvar. Ju.
18. Strålsäkerhet – gällande rätt i ny form. M.
19. Tid för snabb flexibel inläring. U.
20. Dataskydd vid europeiskt polisiärt och straffrättsligt samarbete. Dataskyddsrambeslutet, Europolanställdas befattning med hemliga uppgifter. Ju.
21. Utrikesförvaltning i världsklass. UD.
22. Spirit of Innovation. UD.
23. Revision av livsmedelskedjans kontrollmyndigheter. L.
24. Sänkt restaurang- och cateringmoms. Fi.
25. Utökat polissamarbete i Norden och EU. Ju.
26. Studiemedel för gränslös kunskap. U.
27. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. – En bit på väg. N.
28. Cirkulär migration och utveckling – förslag och framåtblick. Ju.
29. Samlat, genomtänkt och uthålligt? En utvärdering av regeringens nationella handlingsplan för mänskliga rättigheter 2006–2009. + Lättläst + Daisy + Punktskrift. A.
30. Med rätt att välja – flexibel utbildning för elever som tillhör specialskolans målgrupp. U.
31. Staten som fastighetsägare och hyresgäst. S.
32. En ny upphovsrättslag. Ju.
33. Rapportera, anmäla och avhjälpa missförhållanden – för barns och elevers bästa. U.
34. Etappmål i miljömålssystemet. M.
35. Bättre insatser vid missbruk och beroende – Individen, kunskapen och ansvaret. S.
36. Forskning och utveckling samt försvarslastik – i det reformerade försvaret. Fö.
37. Rovdjurens bevarandestatus. M.
38. Ett myndighetsgemensamt servicecenter. S.
39. Likvärdiga förutsättningar – Översyn av den kommunala utjämningen + Bilagor. Fi.

40. Månadsavgifter – snabbt och enkelt. S.
41. Alkoholserving på särskilda boenden. S.
42. En reformerad domstolslagstiftning. Ju.
43. Offentlig upphandling från eget företag?!  
– och vissa andra frågor. Fi.
44. Fjärrvärme i konkurrens. N.
45. Förundersökning  
– objektivitet, beslag, dokumentation  
m.m. Ju.
46. FRANS  
Framtida regelverk och ansvars-  
förhållanden på naturgasmarknaden i  
Sverige. N.
47. En samlad ekobrottsbekämpning. Ju.
48. Vård efter behov och på lika villkor  
– en mänsklig rättighet. S.
49. Medfinansiering av transportinfrastruktur  
– Ett nytt system för den långsiktiga  
planeringen av transportinfrastruktur  
samt riktlinjer och processer för med-  
finansiering. N.
50. Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s  
Fud-program 2010. M.
51. Fortsatt föräldrar - om ansvar, ekonomi,  
och samarbete för barnets skull. S.
52. Uppdragstagare i arbetslöshetsförsäk-  
ringen. A.
53. Ny instansordning för va-målen. S.
54. Större ekonomisk trygghet för  
förtroendevalda. Rätt till ersättning vid  
arbetslöshet. A.
55. Kommunaliserad hemsjukvård. S.
56. Kunskap på djupet – kunskapsunderlag  
för havsplanering. M.
57. En bättre arbetsmiljö genom effektivare  
sanktioner. A.
58. Skolans dokument – insyn och sekretess.  
U.
59. Spara i goda tider  
– för en stabil kommunal verksamhet  
+ Bilagedel. Fi.
60. Ett nationellt kunskapscentrum  
för arbetsmiljö  
– behov och förutsättningar. A.
61. Vanvård i social barnavård. Slutrapport. S.
62. Underhållsansvaret för statens renskötsel-  
anläggningar. L.
63. Framgångsrik företagshälsovård  
– möjligheter och metoder. S.
64. Asylsökande ensamkommande barn.  
En översyn av mottagandet. Ju.
65. Statens roll i framtidens vård- och  
omsorgssystem – en kartläggning. S.
66. Sveriges internationella engagemang på  
narkotikaområdet + Bilagor 4 och 5. S.
67. Så enkelt som möjligt för så många  
som möjligt – vägen till effektivare  
e-förvaltning. N.
68. Rörelse reglering för försäkring och  
tjänstepension. Del 1 + 2. Fi.
69. Olagligt statsstöd. N.
70. Sänkt moms på vissa tjänster? Fi.
71. Utlämning. Del I + II. Ju.
72. Gymnasial lärlingsutbildning  
– med fokus på kvalitet! Hur stärker vi  
kvaliteten i gymnasial lärlingsutbildning?  
U.
73. På jakt efter den goda affären  
– analys och erfarenheter av den offentliga  
upphandlingen. S.
74. I gränslandet  
Social trygghet vid gränsarbete i Norden. S.
75. Ny djurskyddslag. L.
76. Våld och tvång under internationella  
militära insatser. Fö.
77. Hjälpmedel – ökad delaktighet och  
valfrihet + Lättläst. S.
78. Stärkt krisberedskap  
i det centrala betalningssystemet. Fi.
79. Kunskapsområdet företagshälsovård.  
En rapport om utbildning, utveckling och  
forskning. S.
80. Informationsutbyte vid samarbete mot  
grov organiserad brottslighet. Ju.
81. Myndighetschefers villkor. S.
82. Ny lag om åtgärder mot förorening från  
fartyg. N.

# Statens offentliga utredningar 2011

---

## Systematisk förteckning

### Justitiedepartementet

---

- Transporter av frihetsberövade. [7]  
Allmän skyldighet att hjälpa nödställda? [16]  
Förvar. [17]  
Dataskydd vid europeiskt polisiärt och straff-  
rättsligt samarbete.  
Dataskyddsrambeslutet, Europolanställas  
befattning med hemliga uppgifter. [20]  
Utökat polissamarbete i Norden och EU. [25]  
Cirkulär migration och utveckling  
– förslag och framåtblick. [28]  
En ny upphovsrättslag. [32]  
En reformerad domstolslagstiftning. [42]  
Förundersökning  
– objektivitet, beslag, dokumentation  
m.m. [45]  
En samlad ekobrottsbekämpning. [47]  
Asylsökande ensamkommande barn.  
En översyn av mottagandet. [64]  
Utlämning. Del I + II. [71]  
Informationsutbyte vid samarbete mot grov  
organiserad brottslighet. [80]

### Utrikesdepartementet

---

- Utrikesförvaltning i världsklass. [21]  
Spirit of Innovation. [22]

### Försvarsdepartementet

---

- Uppföljning av signalspaningslagen. [13]  
Forskning och utveckling samt försvarslogistik  
– i det reformerade försvaret. [36]  
Våld och tvång under internationella militära  
insatser. [76]

### Socialdepartementet

---

- Sanktionsavgifter på trygghetsområdet. [3]  
Missbruket, Kunskapen, Vården.  
Missbruksutredningens forskningsbilaga.  
[6]  
Barnen som samhället svek.  
Åtgärder med anledning av övergrepp och  
allvarliga försummelser i samhällsvården. [9]

- Rehabiliteringsrådets slutbetänkande. [15]  
Statens fastighetsägare och hyresgäst. [31]  
Bättre insatser vid missbruk och beroende –  
Individen, kunskapen och ansvaret. [35]  
Ett myndighetsgemensamt servicecenter. [38]  
Månadsuppgifter – snabbt och enkelt. [40]  
Alkoholserving på särskilda boenden. [41]  
Vård efter behov och på lika villkor  
– en mänsklig rättighet. [48]  
Fortsatt föräldrar – om ansvar, ekonomi och  
samarbete för barnets skull. [51]  
Ny instansordning för va-målen. [53]  
Kommunaliserad hemsjukvård. [55]  
Vanvård i social barnavård. Slutrapport. [61]  
Framgångsrik företagshälsovård  
– möjligheter och metoder. [63]  
Statens roll i framtidens vård- och omsorgs-  
system – en kartläggning. [65]  
Sveriges internationella engagemang på  
narkotikaområdet + Bilagor 4 och 5. [66]  
På jakt efter den goda affären  
– analys och erfarenheter av den offentliga  
upphandlingen. [73]

### I gränslandet

- Social trygghet vid gränsarbete i Norden.  
[74]  
Hjälpmedel – ökad delaktighet och valfrihet +  
Lättläst. [77]  
Kunskapsområdet företagshälsovård  
En rapport om utbildning, utveckling och  
forskning. [79]  
Myndighetschefers villkor. [81]

### Finansdepartementet

---

- Välfärdsstaten i arbete.  
Inkomsttrygghet och omfördelning med  
incitament till arbete. [2]  
Långtidsutredningen 2011. Huvudbetänkande.  
[11]  
Sänkt restaurang- och cateringoms. [24]  
Likvärdiga förutsättningar – Översyn av den  
kommunala utjämningen + Bilagor. [39]

Offentlig upphandling från eget företag!  
– och vissa andra frågor. [43]  
Spara i goda tider – för en stabil kommunal verksamhet + Bilagedel. [59]  
Rörelsereglering för försäkring och tjänstepension. Del 1 + 2. [68]  
Sänkt moms på vissa tjänster? [70]  
Stärkt krisberedskap i det centrala betalningssystemet. [78]

#### **Utbildningsdepartementet**

---

Svart på vitt – om jämställdhet i akademien. [1]  
Den framtida gymnasiesärskolan  
– en likvärdig utbildning för ungdomar med utvecklingsstörning. [8]  
Tid för snabb flexibel inläring. [19]  
Studiemedel för gränslös kunskap. [26]  
Med rätt att välja  
– flexibel utbildning för elever som tillhör specialskolans målgrupp. [30]  
Rapportera, anmäla och avhjälpa missförhållanden – för barns och elevers bästa. [33]  
Skolans dokument – insyn och sekretess. [58]  
Gymnasial lärlingsutbildning – med fokus på kvalitet! Hur stärker vi kvaliteten i gymnasial lärlingsutbildning? [72]

#### **Landsbygdsdepartementet**

---

Revision av livsmedelskedjans kontrollmyndigheter. [23]  
Underhållsansvaret för statens renskötselaneläggningar. [62]  
Ny djurskyddslag. [75]

#### **Miljödepartementet**

---

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2011 – geologin, barriärerna, alternativen. [14]  
Strålsäkerhet – gällande rätt i ny form. [18]  
Etappmål i miljömålssystemet. [34]  
Rovdjurens bevarandestatus. [37]  
Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s Fud-program 2010. [50].  
Kunskap på djupet  
– kunskapsunderlag för havsplanering. [56]

#### **Näringsdepartementet**

---

Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. [4]  
Medfinansiering av transportinfrastruktur – utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överväganden om brukaravgifter och lånevillkor. [12]

Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. – En bit på väg. [27]

Fjärrvärme i konkurrens. [44]

#### **FRANS**

Framtida regelverk och ansvarsförhållanden på naturgasmarknaden i Sverige. [46]

Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering. [49]

Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – vägen till effektivare e-förvaltning. [67]

Olagligt statsstöd. [69]

Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg. [82]

#### **Kulturdepartementet**

---

Antidopning Sverige.

En ny väg för arbetet mot dopning. [10]

#### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

Bemanningsdirektivets genomförande i Sverige. [5]

Samlat, genomtänkt och uthålligt?

En utvärdering av regeringens nationella handlingsplan för mänskliga rättigheter 2006–2009. + Lättläst + Daisy + Punktskrift. [29]

Uppdragstagare i arbetslöshetsförsäkringen. [52]

Större ekonomisk trygghet för förtroendevalda. Rätt till ersättning vid arbetslöshet. [54]

En bättre arbetsmiljö genom effektivare sanktioner. [57]

Ett nationellt kunskapscentrum för arbetsmiljö  
– behov och förutsättningar. [60]