

Regeringens proposition

2001/02:181

Mottagning av avfall i hamnar

Prop.
2001/02:181

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 2 maj 2002

Göran Persson

Björn Rosengren
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås lagändringar för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, det s.k. mottagningsdirektivet. Direktivet överensstämmer i stora delar med den s.k. Östersjöstrategin, som sedan tidigare är genomförd i det svenska regelverket. Därför krävs nu endast ett fåtal ändringar i lagstiftningen. Det gäller bl.a. en bestämmelse om att skadestånd skall kunna utgå om den som lämnar eller tar emot avfall från fartyg drabbas av onödig försening. Bestämmelsen kompletteras med en handlingsregel om att den ansvarige skall vidta de åtgärder ombord på fartyget som krävs för att avfallet skall kunna lämnas utan onödig försening. Sedan tidigare finns en motsvarande bestämmelse avseende den som svarar för mottagningsanordningen i land. Vidare föreslås en bestämmelse om att ett fartyg som i närmast föregående hamn, om den finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, inte har fullgjort den obligatoriska avfallslämningen skall förbjudas att avgå från en svensk hamn. En kontroll skall därefter göras av hur fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomfört mottagningsdirektivet. När det gäller tullhantering föreslås en bestämmelse om att avfall som avlämnas från fartyg skall ges tullstatus som gemenskapsvaror, s.k. övergång till fri omsättning. Tullverket skall vid avlämnandet avstå från att kräva en summarisk deklARATION.

Det föreslås att ändringarna införs i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg respektive tullagen (2000:1281), och att ändringarna träder i kraft den 27 december 2002.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	4
2.2	Förslag till lag om ändring i tullagen (2000:1281)	7
3	Ärendet och dess beredning	9
4	Bakgrund	9
4.1	Mottagningsdirektivets innehåll	10
5	Regeringens förslag	11
5.1	Skadestånd vid onödig försening	11
5.2	Kvarhållande av fartyg som inte lämnat avfall	15
5.3	Övergång till fri omsättning	17
6	Konsekvenser och ikraftträdande	18
7	Författningskommentar	20
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	20
7.2	Förslaget till lag om ändring i tullagen (2000:1281)	21
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordning i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester	22
Bilaga 2	Promemoria om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester	32
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser	43
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	44
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	49
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 2 maj 2002	50
	Rättsdatablad	51

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2001/02:181

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
2. lag om ändring i tullagen (2000:1281).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg²

dels att 7 kap. 6 b, 7 och 7 a §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 3 kap. 7 a och 7 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

7 a §

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

7 b §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 7 eller 7 a § orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg skall 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

¹ Jfr. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059).

² Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

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).

7 kap.

6 b §³

Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs med stöd av 3 kap. 8 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.

Om den myndighet som regeringen har utsett med stöd av 6 kap. 5 a § första stycket 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), skall myndigheten förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Fartyget skall 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 lastrester⁴.

³ Senaste lydelse 2001:1294.

⁴ EGT L 332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059.

7 §⁵

Beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Beslut enligt 4, 5, 6 a § eller 6 b § *första stycket* om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

7 a §⁶

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4 – 6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett *och* betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4 – 6 §§ *eller 6 b § första stycket* skall gälla till dess rättelse har skett. *Ett sådant förbud skall även, liksom ett förbud som meddelats enligt 6 b § andra stycket, gälla till dess betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.*

Denna lag träder i kraft den 27 december 2002.

⁵ Senaste lydelse 2001:1294.

⁶ Senaste lydelse 2001:876.

2.2 Förslag till lag om ändring i tullagen (2000:1281)

Härigenom föreskrivs¹ att 1 kap. 2 § och 4 kap. 5 § tullagen (2000:1281) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till rättsakterna enligt 1 §.

Lagen innehåller även vissa bestämmelser om förfarandet avseende skatt på varor som förs in i landet från sådan del av EG:s tullområde som ligger utanför EG:s skatteområde. Genom dessa bestämmelser genomförs

1. delar av rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter – Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund, senast ändrat genom rådets direktiv 99/85/EG, samt

2. delar av rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor, senast ändrat genom rådets direktiv 96/99/EG.

I lagen finns även en bestämmelse om avlämning från fartyg av avfall. Genom bestämmelsen genomförs artikel 12.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester².

Ytterligare kompletterande bestämmelser till förordningarna (EEG) nr 2913/92 och 2454/93 finns i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. och lagen (1994:1548) om vissa tullförfaranden med ekonomisk verkan, m.m.

¹ Jfr. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059).

² EGT L 332, 28.12.2000, s. 81 (Celex 32000L0059).

4 kap.

5 §

I artikel 79 i förordningen (EEG) nr 2913/92 föreskrivs att övergång till fri omsättning skall ge icke-gemenskapsvaror tullstatus som gemenskapsvaror. Bestämmelser om övergång till fri omsättning finns i artiklarna 80–83 i samma förordning samt i artiklarna 254–267 och 290–308d i förordningen (EEG) nr 2454/93.

Avlämning från fartyg av fartygsgenererat avfall och lastrester som avses i direktivet 2000/59/EG, skall betraktas som övergång till fri omsättning enligt artikel 79 i förordningen (EEG) nr 2913/92. Tullverket skall avstå från att kräva en summarisk deklaration.

Denna lag träder i kraft den 27 december 2002.

3 Ärendet och dess beredning

I november år 2000 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, se *bilaga 1*. Därefter upprättades inom Näringsdepartementet en promemoria med förslag till hur direktivet kan införlivas i svensk rätt, *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats, och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns att tillgå i Näringsdepartementet (dnr N 2002/4130/TP).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 11 april 2002 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande har medfört vissa justeringar i den allmänna motiveringen i avsnitt 5.1. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 Bakgrund

Inom den europeiska gemenskapen har det uttryckts allvarlig oro för den förorening av medlemsstaternas hav och kuster som orsakas av utsläpp av avfall från fartyg. Som ett led i strävan att minska dessa föroreningar antogs i november år 2000 direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, det s.k. mottagningsdirektivet. Avsikten är att utsläppen av skadliga ämnen från fartyg skall minska genom att bestämmelser införs som gör att tillgången till och användningen av mottagningsanordningar i hamnar ökar. Därigenom skall skyddet av den marina miljön förbättras. Medlemsstaterna skall före den 28 december 2002 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Innehållet i direktivet överensstämmer i hög grad med den s.k. Östersjöstrategin, som arbetats fram inom ramen för Helsingforskonventionen. Denna strategi är sedan en tid tillbaka genomförd i det svenska regelverket (se bl.a. prop. 1999/2000:133), vilket innebär att mottagningsdirektivet till största delen redan är införlivat. Bestämmelserna återfinns huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlfL), förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (Vlff), i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1985:19) med föreskrifter om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) samt Sjöfartsverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar (SJÖFS 2001:13). På ett fåtal punkter krävs dock ytterligare författningsändringar för att direktivet skall kunna anses genomfört i sin helhet. I de avseenden där lagändringar krävs läggs förslag fram i denna lagrådsremiss.

Direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester skall tillämpas på alla fartyg som anlöper eller framförs i en medlemsstats hamn, oavsett vilket lands flagg fartyget för. Undantag görs endast för örlogsfartyg och andra fartyg som ägs och drivs av staten och som enbart används i statlig, icke-kommersiell tjänst (art. 3). I hamnar som normalt anlöps av sådana fartyg som direktivet är tillämpligt på skall det finnas mottagningsanordningar som kan ta emot de typer och mängder av fartygsgenererat avfall och lastrester som fartygen behöver lämna. Mottagningsanordningarna skall vara anpassade till fartygens behov och fartygen skall inte orsakas onödigt dröjsmål (art. 4). För varje hamn skall det utarbetas en lämplig plan för mottagande och hantering av avfall. Dessa planer skall utvärderas och godkännas av medlemsstaterna minst vart tredje år (art. 5).

Ett fartyg som är på väg till en hamn i gemenskapen skall – enligt huvudregeln minst 24 timmar före ankomsten – informera bl.a. om vilka typer och mängder avfall som kommer att lämnas (art. 6). Detta gäller dock inte fiskefartyg och mindre fritidsbåtar. Innan fartyget sedan lämnar hamnen måste befälhavaren se till att allt fartygsgenererat avfall lämnas till en mottagningsanordning. Undantag från den obligatoriska avfallslämningen får emellertid medges, t.ex. i vissa fall om tillräcklig lagringskapacitet finns eller om fartyget används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp (se art. 7 och 9). För att ytterligare undvika att fartyg släpper ut avfall i havet skall avgiftssystemet vara utformat så att alla fartyg i betydande utsträckning bidrar till kostnaderna för avfallsmottagningen, oavsett om avfall lämnas eller inte (art. 8). Även lastrester skall lämnas i land (art. 10). Att avfallslämningen verkligen fullgörs på föreskrivet sätt skall kontrolleras av medlemsstaterna vid inspektioner. Om det finns tydliga bevis för att fartyget har lämnat hamnen utan att avfallet har lämnats på vederbörligt sätt, skall den behöriga myndigheten i nästa anlöpshamn informeras om detta. I den hamnen skall då fartyget hållas kvar tills en mer noggrann kontroll har gjorts av hur fartyget har efterlevt mottagningsdirektivets bestämmelser (art. 11).

Medlemsstaterna skall dessutom se till bl.a. att den som drabbas av oskäligt dröjsmål i samband med leverans eller mottagande av avfall kan begära skadestånd (art. 12.1.h). Vidare skall avlämningen av avfall i tullhänseende betraktas som övergång till fri omsättning, dvs. avfallet skall ges tullstatus som gemenskapsvaror (art. 12.2).

Direktivet i sin helhet finns i bilaga 1.

5.1 Skadestånd vid onödig försening

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg skall ersätta den skada som förseningen orsakar. Ombord på fartyget skall befälhavaren vidta de åtgärder som krävs för att avfallet skall kunna lämnas utan att onödig försening uppstår. I den mån dessa åtgärder omfattar fartygets maskineri med tillhörande anordningar skall denna skyldighet åligga maskinchefen. Skadeståndet får sättas ned efter vad som är skäligt.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I regeringens förslag har dock vissa skyldigheter även ålagts maskinchefen. Regeringen föreslår också en bestämmelse om möjlighet till jämkning av skadeståndet.

Remissinstanserna: *Justitieombudsmannen* påtalar att den skadeståndsberättigade kretsen av personer bör anges i paragrafen, och anser vidare att det vore mer överskådligt om skadeståndsregeln infördes i 10 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. *Hovrätten för Övre Norrland* efterlyser en analys av huruvida begreppet ”oskäligt dröjsmål” eller ”onödigt dröjsmål” bör användas, eller möjligen båda. *Sveriges Hamnar* framhåller att en hamn även påverkas av annan lagstiftning, och att det dessutom ibland kan vara svårt att snabbt få fram de resurser som krävs för att ta emot avfallet. *Sjöbefälsförbundet* påpekar att de åtgärder som måste vidtas innan avfall kan lämnas torde vara kopplade till fartygets maskineri med tillhörande anordningar, vilket enligt fartygssäkerhetslagen (1988:49) maskinchefen ansvarar för.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 12.1.h i direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och lastrester skall varje person som är inbegripen i leverans av eller mottagande av fartygsgenererat avfall eller lastrester kunna begära skadestånd vid oskäligt dröjsmål. Att fartyg skall kunna lämna sitt avfall utan att orsakas onödigt dröjsmål framgår av artikel 4.1. Det innebär att mottagningsanordningar måste finnas i hamnarna och att dessa skall kunna ta emot de typer och mängder avfall som lämnas från fartyg som normalt använder hamnen. Av formuleringen i artikel 12.1.h följer emellertid att det inte bara är fartygets företrädare som skall kunna begära skadestånd, utan även andra som är involverade i lämning och mottagning av avfall. Ett fartyg kan således orsaka hamnen onödig försening t.ex. om någon brist på fartyget gör att avfallet inte kan lämnas som avsett, eller om avfallslämningen inte har föranmälts på föreskrivet sätt. Möjligen drabbas dock inte hamnen av skada i samma utsträckning som ett fartyg om försening uppstår.

I 3 kap. 7 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, VlfL, finns en bestämmelse om att den som svarar för mottagningsanordningar skall se till att dessa är placerade och utformade

så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Som en grund för skadeståndsskyldighet bör det även införas en handlingsregel varigenom den ansvarige på fartyget åläggs att se till att avfallet kan lämnas utan att onödig försening uppstår. Befälhavaren är den som har det övergripande ansvaret ombord. Såsom *Sjöbefälsförbundet* har påpekat är det emellertid maskinchefen som enligt 2 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) ansvarar för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar. I vart fall vissa av de åtgärder som måste vidtas innan fartygsgenererat avfall kan lämnas torde vara kopplade till fartygets maskineri och tillhörande anordningar, och skulle således falla inom maskinchefens ansvarsområde. I den mån så är fallet bör skyldigheten att vidta nödvändiga åtgärder därför åläggas maskinchefen. Exempelvis kan nämnas att maskinchefen svarar för att rätt ventiler och pumpar är inkopplade, att rätt anslutningar till land används samt att tryck, temperatur och läckage kontrolleras vid pumpning.

Sjöbefälsförbundet har vidare anfört att maskinchefen numera benämns Teknisk chef. Denna förändring av tjänstebenenämningen har tillkommit efter en överenskommelse mellan Sjöbefälsförbundet och Sveriges Redareförening. Huruvida benämningen skall ändras i de lagar och förordningar där denna förekommer är en fråga som regeringen avser att återkomma till i annat sammanhang, lämpligen i samband med behandlingen av Fartygssäkerhetsutredningens slutbetänkande (SOU 2001:17). I vart fall tills vidare bör därför benämningen maskinchef användas i lagstiftningen. En bestämmelse om handlingsskyldighet för befälhavare och maskinchef föreslås införas i en ny paragraf, 3 kap. 7 a § VifL.

Det kan tilläggas att det i 3 kap. 8 § VifL finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om skyldighet att bl.a lämna avfall från fartyg och i förväg anmäla avfallslämning. Regeringen har därefter i 3 kap. 11 resp. 12 § VifL meddelat vissa föreskrifter om den obligatoriska avfallslämningen och i övrigt bemyndigat Sjöfartsverket att meddela föreskrifter, vilket verket har gjort i kungörelsen (SJÖFS 1985:19) med föreskrifter om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Detaljerade regler om befälhavarens skyldigheter i aktuella avseenden finns således.

Den skada som kan uppstå på grund av en onödig försening torde i de flesta fall vara en ren förmögenhetsskada, dvs. en ekonomisk skada som uppkommer utan samband med person- eller sakskada. Även om det finns ett avtalsförhållande mellan fartyget och hamnen är det, i vart fall för närvarande, inte troligt att någon överenskommelse har träffats när det gäller ersättning vid onödig försening i samband med avfallslämningen. *Lagrådet* har påpekat att ett skadeståndsansvar som grundar sig på ett avtalsförhållande inte saknar inomobligatorisk karaktär bara för att ansvaret inte uttryckligen är reglerat i avtalet. En domstol skulle därmed många gånger kunna bestämma skadeståndsskyldigheten med tillämpning av allmänna kontraktuella principer och behöver inte vara hänvisad till skadeståndslagen (1972:207). Som *Lagrådet* har anfört innebär emellertid detta inte att det saknas skäl att reglera skadeståndsansvaret i lag. *Lagrådet* har inte haft något att invända mot regeringens förslag till lagtext.

En allmän princip i den svenska skadeståndsrätten, såvida det inte är fråga om en verksamhet för vilken det gäller ett strikt ansvar, är att uppsåt eller oaktsamhet på skadevällarens sida skall ha föranlett skadan för att ersättning skall utgå. Den verksamhet som det nu är fråga om, dvs. avfallshantering i hamnar, är inte av sådant farligt slag att det finns anledning att ålägga skadevällaren ett strikt ansvar. Det bör därför i lagen anges att skyldigheten att ersätta uppkommen skada förutsätter att förseningen har orsakats uppsåtligt eller av oaktsamhet. *Sveriges Hamnar* har uttryckt viss oro eftersom hamnar även påverkas av annan lagstiftning än VlfL, exempelvis är såväl den som tar hand om avfallet som den som transporterar detta beroende av tillstånd. Detta kan enligt *Sveriges Hamnar* begränsa hamnens möjligheter att snabbt få fram de resurser som krävs, liksom det kan vara svårt att med kort varsel beställa t.ex. en slamsugare mitt i natten. – I den mån en försening uppstår som är att hänföra till hamnen men vars orsak ligger utanför hamnens kontroll, måste denna omständighet givetvis beaktas vid bedömningen av om eventuell uppstådd skada är ersättningsgill eller inte. Förseningen torde i dessa fall inte betraktas som onödig, eller i vart fall inte som orsakad uppsåtligt eller av oaktsamhet. Såvida fartygen fullgör sin skyldighet att i förväg anmäla sin ankomst och sitt behov av avfallslämning bör dock hamnen i relativt god tid ha fått besked om vilka resurser som krävs.

Det skadestånd som kan ådömas bör kunna jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till hur skadan har uppkommit, skadans storlek och omständigheterna i övrigt.

I 7 kap. 1 § första stycket sjölagen (1994:1009) anges att redaren är ansvarig för skada som befälhavaren eller en medlem av besättningen orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Enligt paragrafens andra stycke har redaren rätt att från den som har vållat skadan kräva tillbaka det skadestånd som han har betalat på grund av första stycket. En upplysning om vad som gäller i detta avseende bör införas i VlfL genom en hänvisning till den aktuella paragrafen i sjölagen. I detta sammanhang bör också erinras om att vid redarens återkrav mot en skadevällare som är arbetstagare blir regeln i 4 kap. 1 § skadeståndslagen om begränsning av arbetstagares skadeståndsansvar tillämplig (jfr prop. 1972:5 s. 649-650 och Lagrådets yttrande över förslagen i prop. 1973:42 s. 578, samt i fråga om befälhavare 6 kap. 11 § andra stycket sjölagen). När det gäller mottagningsanordningarna följer av 3 kap. 5 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg att den som tar ut hamnavgiften eller motsvarande generell avgift ansvarar för dessa. Skulle i någon hamn sådana avgifter inte tas ut ansvarar fastighetsägaren för mottagningsanordningarna. I dessa fall torde det således inte förekomma att den ansvarige är arbetstagare.

Hovrätten för Övre Norrland har uppmärksammat att det i den svenska versionen av direktivet används olika begrepp i artikel 4.1 och 12.1.h, nämligen ”onödigt dröjsmål” respektive ”oskäligt dröjsmål”. I den engelska versionen används däremot samma begrepp i båda artiklarna (undue delay). I de tyska och franska versionerna används olika begrepp (unangemessen aufzuhalten och unnötiger Verzögerungen respektive retards anormaux och retard excessif). Om någon egentlig skillnad mellan begreppen är avsedd är svårt att avgöra med tanke på att

översättningar mellan språken av naturliga skäl inte kan ske med full exakthet, och då dessutom den engelska textversionen använder ett och samma begrepp i båda artiklarna. Översättningarna i de olika språkversionerna synes dessutom inkonsekventa.

I 3 kap. 7 § VlfL används sedan tidigare begreppet ”onödig försening” när det gäller skyldighet för den ansvarige i land att se till att fartygen kan lämna sitt avfall snabbt och smidigt. Detta begrepp kan anses innebära en försening som borde ha kunnat undvikas utan alltför stor olägenhet. Mindre förseningar som är att betrakta som ursäktliga bör kunna tålas. Den nya skadeståndsparagrafen bör lämpligen utformas i konsekvens med regeln i 3 kap. 7 § och den nya handlingsregeln i 3 kap. 7 a §, varför begreppet ”onödig försening” bör användas även i den nya skadeståndsbestämmelsen.

När det gäller utformningen av skadeståndsbestämmelsen har *Justitieombudsmannen* ansett att den skadeståndsberättigade kretsen av personer bör anges i paragrafen, lämpligen på samma sätt som i direktivet. Regeringen instämmer, och paragrafen bör därför utformas i enlighet med detta. Justitieombudsmannen har vidare föreslagit att paragrafen för överskådlighetens skull bör införas i 10 kap. VlfL. I det avseendet delar dock inte regeringen Justitieombudsmannens uppfattning. Lagens 10 kap. behandlar endast straffrättsliga och straffprocessuella frågor, medan t.ex. bestämmelser om vite finns i anslutning till den eller de materiella bestämmelser vartill vitesbestämmelsen hör (se 3 kap. 11 § och 7 kap. 8 §). Regeringen anser därför att även den aktuella skadeståndsparagrafen bör införas i anslutning till de materiella bestämmelserna om mottagning av avfall i 3 kap. VlfL.

När det gäller mål om skadestånd gäller vad som är föreskrivet i rättegångsbalken om rättegången i tvistemål.

För den aktuella bestämmelsen om skadestånd bör lämpligen tillskapas en ny paragraf, 3 kap. 7 b § VlfL.

5.2 Kvarhållande av fartyg som inte lämnat avfall

Regeringens förslag: Om ett fartyg närmast kommer från en annan hamn inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och där inte har lämnat sitt avfall på föreskrivet sätt, skall fartyget förbjudas att lämna den svenska hamnen till dess att en kontroll har gjorts av hur fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Innan fartyget tillåts att avgå skall även eventuella kostnader för tillsynsförordningen ha betalats, eller säkerhet för kostnaderna ha ställts.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Hamnar* anser att bestämmelsen om kvarhållande bör kompletteras med en bestämmelse om att hamnen har rätt att debitera merkostnader som uppstår på grund av att fartyget inte har fullgjort sin skyldighet att lämna avfall i föregående hamn. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* framhåller att bestämmelsen skall ställas mot de möjligheter till undantag från den obligatoriska avfallslämningen som direktivet ger.

Skälen för regeringens förslag: I 7 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, VlfL, finns bestämmelser som gör det möjligt för Sjöfartsverket att förbjuda ett fartyg att avgå från en svensk hamn. Det gäller t.ex. om fartyget har väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift (4 §), om det kan befaras att olja kommer att släppas ut från fartyget och skada svenska intressen i avsevärd mån (5 §), eller om fartyget inte har fullgjort föreskriven försäkringsskyldighet (6 §).

Sjöfartsverket har numera enligt 7 kap. 6 b § VlfL även möjlighet att förbjuda ett fartyg att avgå från en svensk hamn om fartyget inte har fullgjort vad som föreskrivs med stöd av 3 kap. 8 § 1 VlfL, dvs. om skyldighet att lämna avfall. Regeringen har i 3 kap. 12 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, VlfF, meddelat en bestämmelse om obligatorisk avfallslämning, och där även bemyndigat Sjöfartsverket att meddela närmare föreskrifter.

Av mottagningsdirektivet framgår att om ett fartyg har lämnat en hamn utan att fullgöra sina skyldigheter i fråga om avfallslämning, skall den behöriga myndigheten i nästa anlöpshamn informeras om detta (artikel 11.2.d). Fartyget skall därefter inte tillåtas att lämna nästa anlöpshamn förrän en mer ingående bedömning har gjorts av hur fartyget lever upp till direktivets bestämmelser. Det skall bl.a. kontrolleras att den avfallsanmälan som fartyget har gjort inför anlöpet är korrekt. När denna kontroll, som bör utföras skyndsamt, är klar kan fartyget inte längre hållas kvar med stöd av den nu aktuella bestämmelsen. Om däremot brister har uppdagats inträder de bestämmelser om t.ex. kvarhållande eller straffrättslig påföljd som då blir aktuella beroende på vilken brist

det är fråga om (dvs. bestämmelser i 7 eller 10 kap. VlfL). När det gäller *Sjöfartens Arbetsgivareförbunds* synpunkt om undantag från den obligatoriska avfallslämningen gäller att om ett fartyg som inte har lämnat sitt avfall är undantaget från denna skyldighet, har fartyget inte brutit i sina åligganden och den nu aktuella bestämmelsen blir således inte aktuell.

Eftersom bestämmelsen i 7 kap. 6 b § VlfL gäller brister som hänförs till bestämmelser som meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1 VlfL, kan den bestämmelsen inte tillämpas om den tidigare hamnen inte är svensk. Bestämmelser om obligatorisk avfallslämning i övriga stater har ju inte meddelats med stöd av den svenska bestämmelsen. 7 kap. 6 b § bör därför kompletteras för att artikel 11.2.d i mottagningsdirektivet skall kunna anses genomförd.

Av 7 kap. 8 § VlfL följer att ett beslut av aktuellt slag kan förenas med vite.

Nyligen har en ny paragraf införts i VlfL, 7 kap. 7 a §. Av denna följer att ett fartyg som har förbjudits att avgå från en svensk hamn skall tillåtas att avgå när rättelse har skett och kostnader för tillsynsförordningen har betalats, alternativt att säkerhet har ställts för dessa kostnader. När ett fartyg hålls kvar av den anledning som nu har behandlats, dvs. för att en kontroll skall göras av hur fartyget har efterlevt mottagningsdirektivet, har fartyget inte möjlighet att vidta någon rättelse. Däremot bör det även i dessa fall åligga redaren eller fartygsägaren att betala kostnader för tillsynsförordningen eller ställa säkerhet för dessa kostnader innan det tillåts att avgå. En ändring i detta avseende bör göras i 7 kap. 7 a § VlfL.

Sveriges Hamnar anser att det även bör införas en bestämmelse om att hamnen har rätt att debitera merkostnader som uppstår på grund av att fartyget inte har fullgjort sin skyldighet att lämna avfall i föregående hamn. Anledningen till att merkostnader uppstår är att mängden avfall blir större än vad hamnen har kunnat förutse i sin avfallsplan och tagit hänsyn till i sitt avgiftssystem. Förbundet anser att det är orimligt att en hamns enda möjlighet att kompensera sig för den oförutsedda kostnaden är att i generell form slå ut den på alla fartyg som anlöper hamnen. – För det avfall som måste tas emot av en svensk hamn, men som egentligen skulle ha lämnats i föregående hamn gäller emellertid samma regler som för övrigt avfall. Artikel 8 i mottagningsdirektivet behandlar avgifter för fartygsgenererat avfall och anger bl.a. vilka kriterier som får ligga till grund för differentiering av avgifter. Att avfallet egentligen skulle ha lämnats i en tidigare hamn är inte ett sådant kriterium. Dessutom har Sverige genom Östersjöstrategin anslutit sig till det s.k. no-special-fee systemet, som innebär att någon särskild avgift för mottagning och hantering av avfall inte får tas ut. Avsikten är att kostnaderna skall täckas genom hamnavgifter, som dock inte får differentieras beroende på om avfall lämnas eller inte. Inte heller Östersjöstrategin ger utrymme för att debitera någon extra avgift för fartyg som inte fullgjort den obligatoriska avfallslämningen i föregående hamn. På grund av internationella åtaganden kan någon sådan bestämmelse som *Sveriges Hamnar* efterfrågar således inte införas, utan hamnen är hänvisad till att fördela eventuella merkostnader som hamnen drabbas av på samtliga anlöpande fartyg.

I detta sammanhang kan även nämnas ett påpekande från *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* om att den föreslagna lagtexten saknar referens till vad som anges i artikel 8.2.c i direktivet. Där anges att avgifterna får sättas ned ”om fartygets miljöledning, utförande, utrustning och drift är sådan att...fartyget alstrar minskade mängder fartygsgenererat avfall.” Detta täcks emellertid av det allmänna råd som finns intaget efter 3 kap. 2 § i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12). Där anges att avgiftssystemet ”kan utformas för att stimulera användning av utrustning och tillämpning av miljöledningssystem som leder till en ur miljösynpunkt bättre hushållning med resurser och hantering av avfallet ombord på fartyget (t.ex. källsortering) samt för att underlätta avfallslämningen till mottagningsanordning.”

Sveriges Hamnar anser även att en bestämmelse bör införas om att en hamn har rätt att debitera hamnavgift under kvarhållandetiden. Detta är en fråga som kräver ytterligare utredning innan regeringen kan ta ställning till behovet av lagstiftning. Det torde i vart fall inte föreligga något hinder mot att avtal träffas mellan hamnen och fartygsägaren eller redaren om att hamnavgift – för det fall att fartyget skulle hållas kvar på grund av myndighets beslut – får debiteras under kvarhållandetiden. Det kan tilläggas att det av 3 kap. 36 § sjölagen (1994:1009) framgår att sjöpanträtt gäller i fartyg till säkerhet för hamnavgifter.

5.3 Övergång till fri omsättning

Regeringens förslag: Avfall och lastrester som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester skall vid avlämnande från fartyg övergå till fri omsättning, dvs. i tullhänseende betraktas som gemenskapsvaror. Tullverket skall inte kräva någon summarisk deklaration för avfallet och lastresterna.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. Ett tillägg har gjorts såtillvida att det i tullagen upplyses om att mottagningsdirektivet i viss del införlivas i lagen.

Remissinstanserna: *Tullverket* har inget att erinra mot vad som sägs i promemorian eller mot föreslagna lagändringar. Verket framför dock att 1 kap. 2 § tullagen bör kompletteras på så sätt att det där anges att mottagningsdirektivet till viss del genomförs i lagen.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 12.2 i mottagningsdirektivet skall avlämning av fartygsgenererat avfall och lastrester betraktas som övergång till fri omsättning enligt artikel 79 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (tullkodexen). Vidare skall tullmyndigheten avstå från att kräva en summarisk deklaration, vilket artikel 45 i tullkodexen ger möjlighet till.

En övergång till fri omsättning innebär att icke-gemenskapsvaror ges tullstatus som gemenskapsvaror. Av artikel 4.7 i tullkodexen framgår att gemenskapsvaror i huvudsak är varor som framställts inom EG:s

tullområde eller varor som importerats från tredje land och övergår till fri omsättning. Icke-gemenskapsvaror är andra varor än gemenskapsvaror (artikel 4.8).

För att varor skall få övergå till fri omsättning krävs normalt att handelspolitiska åtgärder vidtas, att andra formaliteter för import av varor fullgörs och att lagenliga tullar debiteras. Regleringen i artikel 12.2 i mottagningsdirektivet innebär att redan själva avlämnandet av fartygsgenererat avfall och lastrester till en mottagningsanordning i hamn skall betraktas som övergång till fri omsättning.

Varor som förs in i EG:s tullområde skall normalt omfattas av en summarisk deklaration. Enligt artikel 45 i tullkodexen får emellertid tullmyndigheterna under vissa förutsättningar avstå från att kräva en sådan. Som angetts ovan skall någon summarisk deklaration inte krävas vid avlämning av avfall från fartyg.

För att införliva mottagningsdirektivet i denna del behöver en ändring göras i tullagen (2000:1281). Regeringen föreslår att detta sker genom att ett nytt stycke införs i 4 kap. 5 §.

Såsom *Tullverket* har påpekat ligger det i linje med tullagens utformning i övrigt att dess 1 kap. 2 § kompletteras med en upplysning om att artikel 12.2 i mottagningsdirektivet genomförs genom en bestämmelse i lagen.

6 Konsekvenser och ikraftträdande

Ekonomiska konsekvenser m.m.

De bestämmelser som föreslås är sådana som krävs för att Sverige skall genomföra direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och lastrester. Syftet är att minska föroreningarna från fartyg, vilket skall uppnås genom att incitamenten att lämna iland avfall från fartyg ökar. Avfallslämningen skall kunna ske så smidigt som möjligt, vilket torde ligga i samtliga inblandades intresse. Det kan därför antas att en skadeståndstalan med stöd av föreslagna 3 kap. 7 b § lagen (1980:424) om åtgärder mot föroreningar från fartyg, VlfL, kommer att bli aktuell endast i enstaka fall. Den nya bestämmelsen om skadeståndsansvar förväntas därför inte medföra några ekonomiska eller andra konsekvenser av betydelse vare sig för ombordanställda, rederier, hamnar eller de allmänna domstolar som har att pröva en skadeståndstalan.

I vad mån det kommer att bli aktuellt att kvarhålla fartyg med stöd av den föreslagna bestämmelsen i 7 kap. 6 b § VlfL är svårt att förutse. Under förutsättning att samtliga berörda stater följer sina internationella åtaganden och verkar för att den obligatoriska avfallslämningen fullgörs, bör kvarhållanden på denna grund inte behöva tillgripas annat än i mycket få undantagsfall. Bestämmelsen bör också göra att ett fartyg inser att det är värt den extra tid det tar att lämna avfall på ett korrekt sätt för att därigenom undvika risken att åläggas avgångsförbud i nästa hamn. Någon ökad arbetsbörda eller några ökade kostnader av betydelse torde därför inte heller denna bestämmelse medföra för Sjöfartsverket, hamnar

eller andra. Rederier vars fartyg inte följer gällande bestämmelser drabbas naturligtvis av kostnader om fartyget kvarhålls. Utgångspunkten är dock att i vart fall svenska rederiers fartyg följer de regler som gäller.

Den föreslagna ändringen i tullagen (2000:1281) om att avfall från fartyg skall betraktas som övergång till fri omsättning och att Tullverket skall avstå från att kräva en summarisk deklaration utgör ett led i förenklingen av avfallshanteringen. Någon skillnad torde ändringen emellertid inte innebära i praktiken för svenska myndigheters eller rederiers vidkommande, eftersom några tullformaliteter inte tidigare synes ha förekommit vid avlämnande av avfall från fartyg.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att de nu föreslagna bestämmelserna – under förutsättning att redan nu gällande regler följs – inte medför några kostnader, ökad resursbelastning eller andra konsekvenser för småföretagare eller andra företagare, och inte heller för myndigheter eller domstolar.

Miljökonsekvenser

Om målet med mottagningsdirektivet – som alltså huvudsakligen är genomfört i det svenska regelverket sedan tidigare – uppnås, innebär det att utsläppen av skadliga ämnen från fartyg minskar i såväl svenska vatten som en stor del av övriga europeiska vatten. Detta skall åstadkommas genom att utsläppen från fartygen minskar bl.a. genom att avfallslämningen effektiviseras och blir obligatorisk. Bestämmelserna bör därmed bidra till att våra hav och andra vattendrag kommer i balans och att vi får en levande kust och skärgård.

Ikraftträdande

Av artikel 16 i mottagningsdirektivet framgår att medlemsstaterna före den 28 december 2002 skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Regeringen föreslår därför att datum för ikraftträdande av aktuella lagar bestäms till den 27 december 2002.

Sjöfartens Arbetsgivareförbund har påpekat att det i artikel 16 i mottagningsdirektivet anges att genomförandet såvitt avser toalettavfall skall skjutas upp till 12 månader efter det att bilaga IV till Marpol 73/78 har trätt i kraft. De lagändringar som föreslås i denna lagrådsremiss har dock inte sådant materiellt innehåll att de berörs av detta. I vad mån olika typer av avfall skall lämnas iland, förämnas osv. finns reglerat sedan tidigare.

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

3 kap. Mottagning av avfall från fartyg

7 a §

Paragrafen, som är ny, innebär att befälhavaren påförs en skyldighet att agera på sådant sätt att avfallet från fartyget kan lämnas iland utan att onödig försening uppstår. I den mån fartygets maskineri med tillhörande anordningar berörs åligger denna skyldighet maskinchefen, som t.ex. skall se till att tillräcklig kraft finns för att driva de pumpar som behövs, att tankarna är förberedda på ett sådant sätt att avfallet kan lämnas samt att nödvändiga kopplingar är gjorda och fungerar.

Handlingsregeln införs med anledning av den nya bestämmelsen om skadestånd i 7 b §, som innebär att såväl de ansvariga i land som ombord på fartyget kan drabbas av skadeståndsskyldighet. Regler för ansvariga i land finns i 7 §.

7 b §

Paragrafen reglerar skadeståndsansvaret för den som ansvarar för en mottagningsanordning i land och även för den som ombord på fartyget ansvarar för att avfallslämningen fungerar. Dessa kan bli skyldiga att ersätta eventuell skada som uppstår på grund av en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg. För att ersättningskyldighet skall bli aktuell krävs att förseningen orsakats uppsåtligt eller av oaktsamhet. Skadeståndet kan jämkas efter vad som är skäligt.

Av 7 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) följer att redaren är ansvarig för en skada som befälhavaren eller besättningsmedlem orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten, men att redaren har rätt till återbetalning av den som vållat skadan. I fråga om ansvar för en skadevällare som är arbetstagare gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Paragrafen behandlas närmare i avsnitt 5.1.

7 kap. Särskilda åtgärder mot förorening

6 b §

Ett nytt andra stycke införs om en skyldighet för Sjöfartsverket (se 6 kap. 15 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg) att hålla kvar ett fartyg som i föregående hamn inte har fullgjort den obligatoriska avfallslämningen. En förutsättning är att denna hamn är belägen inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), eftersom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester

omfattas av EES-avtalet. Dessutom krävs förstås att Sjöfartsverket får kännedom om förhållandet genom att information lämnas till verket.

När Sjöfartsverket på denna grund har förbjudit ett fartyg att avgå från en hamn skall en kontroll göras av hur fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomför mottagningsdirektivet. Kontrollen bör göras skyndsamt och därefter kan fartyget inte längre hållas kvar med stöd av den nu aktuella bestämmelsen. Om brister har uppdragats inträder i stället de bestämmelser om t.ex. kvarhållande eller straffrättslig påföljd som då blir aktuella beroende på vilken eller vilka brister det är fråga om.

7 §

Eftersom ett andra stycke har införts i 6 b § och den brist som där läggs till grund för ett kvarhållande inte kan bli föremål för rättelse, förtydligas i första meningen 7 § att denna endast avser första stycket i 6 b §.

7 a §

Beträffande ändringen i första meningen, se vad som anges ovan under 7 §. Liksom vad som gäller för fartyg som förbjudits av avgå av andra anledningar, skall dock även ett beslut om att ett fartyg skall hållas kvar med stöd av 6 b § andra stycket gälla till dess att kostnaderna för tillsynsförrättningen har betalats eller säkerhet ställts för dessa.

7.2 Förslaget till lag om ändring i tullagen (2000:1281)

1 kap. Inledande bestämmelser

2 §

Paragrafen kompletteras med en upplysning om att en bestämmelse i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester införlivas i lagen.

4 kap. Godkänd tullbehandling

5 §

I ett nytt stycke införs en bestämmelse om att avlämning från fartyg av fartygsgenererat avfall och lastrester skall betraktas som övergång till fri omsättning, dvs. avfallet skall i tullhänseende behandlas som gemenskapsvaror. Tullverket skall vidare avstå från att kräva en s.k. summarisk deklARATION, som normalt skall upprättas när varor förs in i EG:s tullområde. Det följer av artikel 45 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen att tullmyndigheterna under vissa förutsättningar får avstå från att kräva en summarisk deklARATION.

Promemoria om Europaparlamentets och rådets
direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om
mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat
avfall och lastrester

Prop. 2001/02:181
Bilaga 1



Promemoria om genomförande av
Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG
av den 27 november 2000 om
mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat
avfall och lastrester

1. Promemorians huvudsakliga innehåll

Promemorian innehåller förslag till lagändringar som är föranledda av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (mottagningsdirektivet).

Det är fråga om ändringar dels i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (Vlfl), dels i tullagen (2000:1281). I Vlfl föreslås en bestämmelse om rätt till skadestånd för den som drabbas av onödig försening i samband med avlämnande eller mottagande av avfall från fartyg. Dessutom föreslås en bestämmelse om förbud för fartyg att lämna en hamn om den obligatoriska avfallslämningen inte har fullgjorts i den tidigare anlöpta hamnen.

Avfall som lämnas från fartyg i enlighet med bestämmelserna i mottagningsdirektivet skall i tullhänseende betraktas som gemenskapsvara, dvs. övergå till fri omsättning, och någon summarisk deklARATION skall inte krävas. En reglering av detta föreslås i tullagen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2003.

2. Föreslagen lagtext

Prop. 2001/02:181
Bilaga 2

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

dels att 3 kap. 7 § och 7 kap. 6 b, 7 och 7 a §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

7 §⁷

Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1–3 §§ skall se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar som avses i 1–3 §§.

Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1–3 §§ skall se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar som avses i 1–3 §§.

Befälhavaren skall ombord på fartyget vidta de åtgärder som krävs för att avfall skall kunna lämnas utan att onödig försening uppstår.

7 a §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 7 § orsakar en onödig försening i samband med avlämnande eller mottagande av avfall från fartyg skall ersätta den skada som förseningen orsakar.

7 kap.

6 b §⁸

Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs med stöd av 3 kap. 8 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, får

⁷ Senaste lydelse enligt prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81.

⁸ Senaste lydelse enligt prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81.

Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.

Prop. 2001/02:181
Bilaga 2

Detsamma gäller om den myndighet som regeringen har utsett med stöd av 6 kap. 5 a § första stycket har informerats om att ett fartyg har lämnat närmast föregående hamn, om denna finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), utan att den skyldighet att lämna avfall som där gäller har fullgjorts. Fartyget skall i sådant fall inte tillåtas att lämna hamnen förrän en kontroll har gjorts av hur fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomfört Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

7 §⁹

Beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Beslut enligt 4, 5 eller 6 a § eller 6 b § första stycket om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

7 a §¹⁰

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4 – 6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett och betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4 – 6 §§ eller 6 b § första stycket skall gälla till dess rättelse har skett. *Ett sådant förbud, liksom ett förbud som meddelats enligt 6 b § andra stycket, skall även gälla till dess betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförrättningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av*

⁹ Senaste lydelse enligt prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81.

¹⁰ Senaste lydelse 2001:876.

lagen skall betalas av redaren eller Prop. 2001/02:181
fartygsägaren. Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2003.

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 5 § tullagen (2000:1281) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

5 §

I artikel 79 i förordningen (EEG) nr 2913/92 föreskrivs att övergång till fri omsättning skall ge icke-gemenskapsvaror tullstatus som gemenskapsvaror. Bestämmelser om övergång till fri omsättning finns i artiklarna 80–83 i samma förordning samt i artiklarna 254–267 och 290–308d i förordningen (EEG) nr 2454/93.

Avlämning från fartyg av avfall och lastrester, som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, skall betraktas som övergång till fri omsättning enligt artikel 79 i förordningen (EEG) nr 2913/92. Tullverket skall avstå från att kräva en summarisk deklARATION i enlighet med artikel 45 i samma förordning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2003.

3. Bakgrund

Prop. 2001/02:181
Bilaga 2

Inom den europeiska gemenskapen har man uttryckt allvarlig oro för den förorening av medlemsstaternas hav och kuster som orsakas av utsläpp av avfall från fartyg. Som ett led i strävan att minska dessa föroreningar antogs i november år 2000 ett direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, det s.k. mottagningsdirektivet (2000/59/EG). Förhoppningen är att utsläppen av skadliga ämnen från fartyg skall minska genom att bestämmelser införs som gör att tillgången till och användningen av mottagningsanordningar i hamnar ökar. Därigenom skall skyddet av den marina miljön förbättras. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa det aktuella direktivet före den 28 december 2002. Innehållet i direktivet överensstämmer i hög grad med den s.k. Östersjöstrategin, som arbetats fram inom ramen för Helsingforskonventionen. Denna strategi är sedan en tid tillbaka genomförd i det svenska regelverket (se bl.a. prop. 1999/2000:133), vilket innebär att även mottagningsdirektivet till största delen redan har genomförts. De aktuella bestämmelserna återfinns huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlFL), förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlFF) samt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) och Sjöfartsverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar (SJÖFS 2001:13). På ett fåtal punkter krävs dock ytterligare författningsändringar eller -tillägg för att direktivet skall anses genomfört i sin helhet. I de avseenden där lagändringar krävs läggs förslag fram i denna promemoria.

4. Mottagningsdirektivets innehåll i korthet

Mottagningsdirektivet skall tillämpas på alla fartyg, oavsett vilket lands flagg fartyget för, som anlöper eller framförs i en medlemsstats hamn. Undantag görs endast för örlogsfartyg och andra fartyg som ägs och drivs av staten och som enbart används i statlig, icke-kommersiell tjänst (art. 3). I samtliga hamnar som normalt anlöps av sådana fartyg som direktivet är tillämpligt på skall det finnas mottagningsanordningar som kan ta emot de typer och mängder av fartygsgenererat avfall och lastrester som fartygen behöver lämna. Mottagningsanordningarna skall vara anpassade till fartygens behov och fartygen skall inte orsaka onödigt dröjsmål (art. 4). För varje hamn skall det utarbetas en lämplig plan för mottagande och hantering av avfall. Dessa planer skall utvärderas och godkännas av medlemsstaterna minst vart tredje år (art. 5).

Ett fartyg som är på väg till en hamn i gemenskapen skall – vanligtvis 24 timmar före ankomsten – informera bl.a. om vilka typer och mängder avfall som kommer att lämnas (art. 6). Detta gäller dock inte fiskefartyg och mindre fritidsbåtar. Innan fartyget sedan lämnar hamnen måste befälhavaren se till att allt fartygsgenererat avfall lämnas till en

mottagningsanordning. Undantag från den obligatoriska avfallslämningen får emellertid göras i vissa fall (art. 7 och 9). För att ytterligare undvika att fartyg släpper ut avfall i havet skall avgiftssystemet vara utformat så att alla fartyg i betydande utsträckning bidrar till kostnaderna för avfallsmottagningen, oavsett om avfall lämnas eller inte (art. 8). Även lastrester skall lämnas i land (art. 10). Att avfallslämningen verkligen fullgörs på föreskrivet sätt skall kontrolleras av medlemsstaterna vid inspektioner (art. 11).

Direktivet i sin helhet finns i *bilaga 1*.

5. Förslag

5.1 Skadestånd vid onödig försening

Förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg skall ersätta den skada som förseningen orsakar. Detta skall även gälla befälhavaren, som ombord på fartyget skall vidta de åtgärder som krävs för att avfallet skall kunna lämnas utan att onödig försening uppstår.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 12.1 h) i mottagningsdirektivet skall varje person som är inbegripen i leverans av eller mottagande av fartygsgenererat avfall eller lastrester kunna begära skadestånd vid oskäligt dröjsmål. Direktivet innehåller således inte någon begränsning i fråga om den krets av personer som är skadeståndsberättigade, men det kan förutsättas att de som avses i första hand är personer hänförliga till det fartyg som lämnar avfallet respektive till hamnen. Att fartyg skall kunna lämna sitt avfall utan att orsakas onödigt dröjsmål framgår av artikel 4.1. Det innebär att mottagningsanordningar måste finnas i hamnarna och att dessa skall kunna ta emot de typer och mängder avfall som lämnas från fartyg som normalt använder hamnen. Av formuleringen i artikel 12.1 h) följer emellertid att det inte bara är fartygets företrädare som skall kunna begära skadestånd, utan även andra som är involverade i lämning och mottagning av avfall. Ett fartyg kan således orsaka hamnen onödig försening t.ex. om någon brist på fartyget gör att avfallet inte kan lämnas som avsett, eller om avfallslämningen inte har förämnats på föreskrivet sätt. Möjligen drabbas dock inte hamnen av skada i samma utsträckning som ett fartyg om det drabbas av försening.

I 3 kap. 7 § VflL finns en bestämmelse om att den som svarar för mottagningsanordningar skall se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Det bör även införas en handlingsregel varigenom befälhavaren åläggs att ombord på fartyget se till att avfallet kan lämnas utan att onödig försening uppstår. En sådan bestämmelse föreslås därför införas som ett nytt stycke i 3 kap. 7 § VflL.

Den skada som kan uppstå på grund av en onödig försening torde i de flesta fall vara en ren förmögenhetsskada, dvs. en ekonomisk skada som uppkommer utan samband med person- eller sakskada. Även om det finns ett avtalsförhållande mellan fartyget och hamnen är det inte troligt att någon överenskommelse har träffats när det gäller ersättning vid onödig försening i samband med avfallslämningen. Det blir då fråga om ett utomkontraktuellt skadeståndsansvar, varvid skadeståndslagen (1972:207) blir tillämplig (prop. 1972:5 s. 449). En ren förmögenhetsskada är enligt skadeståndslagens 2 kap. 4 § ersättningsgill om den vållats genom brott. Ersättning för ren förmögenhetsskada kan emellertid utgå även med stöd av annan lag eller fast utbildad praxis, i situationer då något brott inte har begåtts. I vissa andra lagar, t.ex. inom den immaterialrättsliga lagstiftningen och på personlighetsskyddets område, finns sådana bestämmelser. Högsta domstolen har utdömt skadeståndsskyldighet i vissa situationer där uttryckliga föreskrifter om detta saknas, t.ex. vid oaktsamma förfoganden över annans egendom samt med anledning av felaktiga värderings-, vederhäftighets- och vittnesintyg m.m. (se bl.a. NJA 1957 s. 44, NJA 1967 s. 321, NJA 1973 s. 170, NJA 1987 s. 692, NJA 1993 s. 13 och NJA 1996 s. 700).

I den situation som nu är aktuell, dvs. att en ekonomisk skada uppstår med anledning av att någon som skall lämna eller ta emot avfall från ett fartyg orsakas en onödig försening, saknas i dag stöd i såväl lag som praxis för att ersättning skall utgå för skadan. En reglering i lag är därför nödvändig för att införliva mottagningsdirektivet i denna del.

Att dröjsmålet skall vara onödigt innebär att mindre förseningar som är att betrakta som ursäktliga inte medför någon rätt till skadestånd. En allmän princip i den svenska skadeståndsrätten, såvida det inte är fråga om en verksamhet för vilket det gäller ett strikt ansvar, är också att uppsåt eller oaktsamhet på skadevällarens sida skall ha föranlett skadan för att ersättning skall utgå. Den verksamhet som det nu är fråga om, dvs. avfallshantering i hamnar, är inte av sådant farligt slag att det finns anledning att ålägga skadevällaren ett strikt ansvar. Det bör därför i lagen anges att skyldigheten att ersätta uppkommen skada förutsätter att förseningen i samband med avlämnandet eller mottagandet av avfall har orsakats uppsåtligen eller av oaktsamhet.

Den aktuella bestämmelsen om skadestånd bör lämpligen införas i en ny paragraf, 3 kap. 7 a § VlfL.

Förslag: Om ett fartyg i en tidigare hamn inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte har lämnat sitt avfall på föreskrivet sätt kan fartyget förbjudas att lämna en svensk hamn till dess att en kontroll har gjorts av hur fartyget har efterlevt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Innan fartyget tillåts att avgå skall även eventuella kostnader för tillsynsförordningen ha betalats, eller säkerhet för dessa ha ställts.

Skälen för förslaget: I 7 kap. VlfL finns bestämmelser som gör det möjligt för Sjöfartsverket att förbjuda ett fartyg att avgå från en svensk hamn. Det gäller t.ex. om ett fartyg har väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift (4 §), om det kan befaras att olja kommer att släppas ut från fartyget och skada svenska intressen i avsevärd mån (5 §), eller om fartyget inte har fullgjort föreskriven försäkringsskyldighet (6 §).

Riksdagen har nyligen fattat beslut om att Sjöfartsverket skall kunna förbjuda ett fartyg att avgå från en svensk hamn om fartyget inte har fullgjort vad som föreskrivs med stöd av 3 kap. 8 § 1 VlfL (se 7 kap. 6 b § i prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81. Lägändringarna väntas inom kort komma ut från trycket.). Med stöd av den angivna bestämmelsen i 3 kap. VlfL har regeringen i 3 kap. 12 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelat en bestämmelse om obligatorisk avfallslämning.

Av mottagningsdirektivet, artikel 11.2 d), framgår att om ett fartyg har lämnat en hamn utan att fullgöra sina skyldigheter i fråga om avfallslämning, skall den behöriga myndigheten i nästa anlöpshamn informeras om detta. Fartyget skall därefter inte tillåtas att lämna nästa anlöpshamn förrän en mer ingående bedömning har gjorts av hur fartyget lever upp till direktivets bestämmelser. Det skall bl.a. kontrolleras att den avfallsanmälan som fartyget har gjort inför anlöpet är korrekt. När denna kontroll, som bör utföras skyndsamt, är klar kan fartyget inte längre hållas kvar med stöd av den nu aktuella bestämmelsen. Om däremot brister har uppdagats inträder de bestämmelser om t.ex. kvarhållande eller straffrättslig påföljd som då blir aktuella beroende på vilken brist det är fråga om (dvs. bestämmelser i 7 eller 10 kap. VlfL).

Eftersom den kommande bestämmelsen i 7 kap. 6 b § VlfL enligt prop. 2000/01:139 gäller brister som hänför sig till bestämmelser som meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1 VlfL, kan den bestämmelsen inte tillämpas i nu aktuellt fall om den tidigare hamnen inte är svensk. Bestämmelser om obligatorisk avfallslämning i övriga EU-länder har ju inte meddelats med stöd av den svenska bestämmelsen. 7 kap. 6 b § bör

därför kompletteras för att artikel 11.2 d) i mottagningsdirektivet skall kunna anses genomförd.

Prop. 2001/02:181
Bilaga 2

Av det förslag som regeringen har lämnat till 7 kap. 8 § VlfL (prop. 2000/01:139) följer att ett beslut av aktuellt slag skall kunna förenas med vite.

Nyligen har en ny paragraf införts i VlfL, 7 kap. 7 a §. Av denna följer att ett fartyg som har förbjudits att avgå från en svensk hamn skall tillåtas att avgå när rättelse har skett och kostnader för tillsynsförretningen har betalats, alternativt att säkerhet ställts för dessa kostnader. När ett fartyg hålls kvar av den anledning som nu har behandlats, dvs. för att en kontroll skall göras av hur fartyget har efterlevt mottagningsdirektivet, har fartyget inte möjlighet att vidta någon rättelse. Däremot bör det även i dessa fall åligga fartyget att betala kostnader för tillsynsförretningen eller ställa säkerhet för dessa kostnader innan det tillåts att avgå. En ändring i detta avseende bör göras i 7 kap. 7 a § VlfL.

5.3 Övergång till fri omsättning

<p>Förslag: Avfall och lastrester som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn skall vid avlämnandet från fartyg övergå till fri omsättning. Tullverket skall inte kräva någon summarisk deklARATION.</p>
--

Skälen för förslaget: Enligt artikel 12.2 i mottagningsdirektivet skall avlämning av fartygsgenererat avfall och lastrester betraktas som övergång till fri omsättning enligt artikel 79 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (tullkodexen). Vidare skall tullmyndigheten avstå från att kräva en summarisk deklARATION i enlighet med artikel 45 i tullkodexen.

En övergång till fri omsättning innebär att icke-gemenskapsvaror ges tullstatus som gemenskapsvaror. Av artikel 4.7 i tullkodexen framgår att gemenskapsvaror i huvudsak är varor som framställts inom EG:s tullområde eller varor som importerats från tredje land och övergår till fri omsättning. Icke-gemenskapsvaror är andra varor än gemenskapsvaror (artikel 4.8).

För att varor skall få övergå till fri omsättning krävs normalt att handelspolitiska åtgärder vidtas, att andra formaliteter för import av varor fullgörs och att lagenliga tullar debiteras. Regleringen i artikel 12.2 i mottagningsdirektivet innebär att redan själva avlämnandet av fartygsgenererat avfall och lastrester till en mottagningsanordning i hamn skall betraktas som övergång till fri omsättning. Någon annan tullformalitet än att det ifrågavarande avfallet skall uppvisas för Tullverket enligt artikel 40 i tullkodexen torde därmed inte krävas. Med uppvisande av varor för tullen avses enligt artikel 4.19 i tullkodexen en

anmälan i föreskriven form till tullmyndigheterna om att varor har anlänt till tullkontoret eller till någon annan plats som angetts eller godkänts av tullmyndigheterna.

Prop. 2001/02:181
Bilaga 2

Varor som förs in i EG:s tullområde skall normalt omfattas av en summarisk deklaration. Enligt artikel 45 i tullkodexen får emellertid tullmyndigheterna under vissa förutsättningar avstå från att kräva en summarisk deklaration. Som angetts ovan skall någon summarisk deklaration inte krävas vid avlämning av avfall från fartyg.

För att införliva mottagningsdirektivet i denna del bör en ändring göras i tullagen (2000:1281).

Följande instanser har inkommit med yttrande över promemorian Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordninga i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester: Justitieombudsmannen, Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Stockholms tingsrätt, Sjöfartsverket, Tullverket, Transportindustriförbundet, Sveriges Hamnar, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sjöbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk.

Länsrätten i Skåne har meddelat att man inte har några synpunkter att lämna. Inte heller Sveriges Redareförening har lämnat några synpunkter.

Svenska Kommunförbundet, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF) och Sveriges Fartygsbefälsförening har beretts tillfälle att inkomma med yttrande, men inte hörts av.

Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs¹¹ i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

dels att 7 kap. 6 b, 7 och 7 a §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 3 kap. 7 a och 7 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

7 a §

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

7 b §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 7 eller 7 a § orsakar en onödig försening i samband med avlämning eller mottagning av avfall från fartyg skall 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

¹¹ Jfr. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059).

(1994:1009). Om skadan har vållats av en arbetstagare i tjänsten gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207). Prop. 2001/02:181 Bilaga 4

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.
6 b §¹²

Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs med stöd av 3 kap. 8 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.

Om den myndighet som regeringen har utsett med stöd av 6 kap. 5 a § första stycket har informerats om att ett fartyg har lämnat närmast föregående hamn, om denna finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), utan att den skyldighet att lämna avfall som gäller där har fullgjorts, skall myndigheten förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Fartyget skall 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 lastrester¹³.

7 §¹⁴

Beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla uppgift om den tid

Beslut enligt 4, 5, 6 a § eller 6 b § *första stycket* om förbud skall innehålla uppgift om de åtgärder som skall vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § skall innehålla

¹² Senaste lydelse 2001:1294.

¹³ EGT L332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059.

¹⁴ Senaste lydelse enligt prop. 2000/01:139, bet. 2001/02:MJU4, rskr. 2001/02:81.

inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

uppgift om den tid inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna.

Prop. 2001/02:181
Bilaga 4

7 a §¹⁵

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4 – 6 §§ skall gälla till dess rättelse har skett *och* betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.

Ett förbud mot ett fartygs avgång som meddelats enligt 4 – 6 §§ *eller 6 b § första stycket* skall gälla till dess rättelse har skett. *Ett sådant förbud, liksom ett förbud som meddelats enligt 6 b § andra stycket, skall även gälla till dess betalning har erlagts eller säkerhet ställts för de kostnader för tillsynsförretningen som enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall betalas av redaren eller fartygsägaren.*

Denna lag träder i kraft den 27 december 2002.

¹⁵ Senaste lydelse 2001:876.

Härigenom föreskrivs¹ att 1 kap. 2 § och 4 kap. 5 § tullagen (2000:1281) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till rättsakterna enligt 1 §.

Lagen innehåller även vissa bestämmelser om förfarandet avseende skatt på varor som förs in i landet från sådan del av EG:s tullområde som ligger utanför EG:s skatteområde. Genom dessa bestämmelser genomförs

1. delar av rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter – Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund, senast ändrat genom rådets direktiv 99/85/EG, samt

2. delar av rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor, senast ändrat genom rådets direktiv 96/99/EG.

I lagen finns även en bestämmelse om avlämning från fartyg av avfall och lastrester. Genom bestämmelsen genomförs artikel 12.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester².

Ytterligare kompletterande bestämmelser till förordningarna (EEG) nr 2913/92 och 2454/93 finns i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. och lagen (1994:1548) om vissa tullförfaranden med ekonomisk verkan, m.m.

¹ Jfr. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81, Celex 32000L0059).

² EGT L332, 28.12.2000, s. 81 (Celex 32000L0059).

4 kap.
5 §

I artikel 79 i förordningen (EEG) nr 2913/92 föreskrivs att övergång till fri omsättning skall ge icke-gemenskapsvaror tullstatus som gemenskapsvaror. Bestämmelser om övergång till fri omsättning finns i artiklarna 80–83 i samma förordning samt i artiklarna 254–267 och 290–308d i förordningen (EEG) nr 2454/93.

Avlämning från fartyg av avfall och lastrester som avses i direktivet 2000/59/EG, skall betraktas som övergång till fri omsättning enligt artikel 79 i förordningen (EEG) nr 2913/92. Tullverket skall avstå från att kräva en summarisk deklaration.

Denna lag träder i kraft den 27 december 2002.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2002-04-18

Närvarande: f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, regeringsrådet Marianne Eliason, justitierådet Severin Blomstrand.

Enligt en lagrådsremiss den 11 april 2002 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till
1.lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
2.lag om ändring i tullagen (2000:1281).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Monica Ericsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

3 kap.7 b §

I den allmänna motiveringen diskuteras lagstiftningsbehovet med utgångspunkt i ett resonemang om skadeståndsansvarets karaktär. Sammanfattningsvis sägs följande. Även om det finns ett avtalsförhållande mellan fartyget och hamnen är det, i vart fall för närvarande, inte troligt att någon överenskommelse har träffats när det gäller ersättning vid onödig försening i samband med avfallslämningen. Det blir då fråga om ett utomkontraktuellt skadeståndsansvar, varvid skadeståndslagen blir tillämplig. Den skada som kan uppstå på grund av en onödig försening torde i de flesta fall vara en ren förmögenhetsskada. I en sådan situation saknas i dag stöd i såväl lag som praxis för att ersättning skall utgå för skadan. En reglering i lag är därför nödvändig för att genomföra mottagningsdirektivet i denna del.

Resonemanget kan ifrågasättas. Ett skadeståndsansvar som grundar sig på ett avtalsförhållande saknar inte inomobligatorisk karaktär bara därför att ansvaret inte är uttryckligen reglerat i avtalet. I brist på sådan avtalsreglering torde en domstol många gånger kunna bestämma skadeståndsskyldigheten med tillämpning av allmänna kontraktuella principer och behöver således inte vara hänvisad till skadeståndslagen.

Det anförda innebär dock inte att det saknas skäl att reglera skadeståndsansvaret i lag. Lagrådet har inte någon invändning mot den föreslagna regleringens utformning.

Förslaget till lag om ändring i tullagen

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 2 maj 2002

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Thalén, Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Lejon, Ringholm, Bodström, Karlsson, Sommestad

Föredragande: statsrådet Rosengren

Regeringen beslutar proposition 2001/02:181 Mottagning av avfall i hamnar

Rättsdatablad

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	7 kap. 6 b §	32000L0059
Tullagen (2000:1281)		32000L0059
