

Nr 395

Av herr **Gustafsson** i Borås m. fl., om viss utvidgning av förbudet mot oljeutsläpp till sjöss.

(Lika lydande med motion nr 328 i Första kammaren)

När 1962 års ändringar i den internationella oljeskyddskonventionen av 1954 förelades 1963 års riksdag (prop. nr 161) var frågan om den geografiska utsträckningen av förbudet mot oljeutsläpp från fartyg föremål för särskild uppmärksamhet. I första hand gällde det härvid den nya konventionsregel vars tillämpning skulle medföra att vårt land omgivande farvatten skulle fredas mot föroreningen. De skyddszoner som fastställdes 1954 hade fått sådan utformning att vissa områden i Östersjön och Nordsjön lämnades oskyddade, ett förhållande som riksdagen ansåg otillfredsställande, varom också tredje lagutskottet erinrade i sitt utlåtande nr 28 år 1963. Hur otillfredsställande detta i själva verket är belystes på ett uppseendeväckande sätt i ett interpellationssvar av kommunikationsministern i första kammaren den 14 nästlidna december, då han på tal om de oljeskador, som icke sällan förekommer på Gotland och svenska östersjökusten och vilka med all rätt upprör den allmänna opinionen här i landet, flera gånger framhöll, att oljeutsläppen i Östersjön sammanhänger därmed att det icke råder totalförbud i detta farvatten utan att där finns vad han kallade »friområden», som utnyttjas av fartygen, vilka där obehindrat kan uttömma sina oljerester.

Detta beklagliga förhållande står i överensstämmelse med 1954 års konvention, men enligt de nya, år 1962 antagna reglerna har skyddszonerna utsträckts så, att hela Östersjön och hela Nordsjön förvandlats till förbjudna områden, vilket lagutskottet i sitt nyssnämnda utlåtande betecknade såsom tillfredsställande. Det har också av den allmänna opinionen och alla som företräder de skadelidande intressena hälsats med glädje och väckt förhoppningar om att oljeföroreningen på våra egna stränder nu skulle upphöra eller minskas.

Enligt 1 § i oljeskyddslagen (nr 86/1956) är det Kungl. Maj:ts sak att bestämma i vad mån det genom lagen stadgade förbudet mot oljeuttömning från fartyg skall gälla i vattenområde som icke utgör svenskt territorium. Denna befogenhet har emellertid hittills icke utnyttjats i vidare mån än 1954 års konventionsregler rörande de förbjudna zonerna anvisar. 1962 års regler rörande skyddszonernas utsträckning har sålunda ännu icke gjorts

tillämpliga för Sveriges del, vilket torde bero på att de nya konventionsreglerna såsom sådana ännu icke erhållit internationell giltighet. Detta förhållande utgör emellertid intet formellt hinder att för Sveriges del utsträcka skyddszonerna på sätt de nya konventionsbestämmelserna anger. Att detta är riktigt framgår tydligt därav, att 1956 års lag med vissa undantag trädde i kraft halvtannat år innan de då aktuella konventionsreglerna blev internationellt gällande.

Frågan om de nya konventionsreglernas ikraftträdande har emellertid utvecklats sig synnerligen otillfredsställande till följd av att ett stort antal länder dröjt länge med sitt godkännande och att dess värre ännu många fattas i det antal som erfordras för ikraftträdandet. Detta har också kommit att starkt fördröjas på grund av en olycklig tolkning av den konventionsbestämmelse som reglerar denna fråga. Det torde fördenskull kunna befaras att det ännu kan dröja länge, troligen flera år, innan 1962 års internationella skyddsregler mot oljeföroreningen kan bli gällande, i all synnerhet som ytterligare en tid av tolv månader måste förflyta efter det att det erforderliga antalet stater anmält sitt godkännande. De ansträngningar som gjorts i syfte att påskynda denna procedur har icke varit tillräckliga; det finns t. o. m. oss närliggande länder som ännu icke förmått ansluta sig till ifrågasvarande konventionsregler. Under sådana omständigheter synes det icke försvarligt att för Sveriges del dröja med utsträckningen av förbudet mot oljeutsläpp i våra egna kuster omgivande eller närliggande farvatten. Sverige borde sålunda följa Storbritanniens exempel och för egna fartyg utsträcka förbudet att gälla i de närmast belägna vattenområdena, främst Östersjön och Nordsjön, och i anslutning till sådant förbud söka förmå övriga berörda strandägarstater att förfara på samma sätt.

Det är en felsyn att detta skulle innebära någon oskäligen tunga för den svenska sjöfarten. För de fartyg som går i internationell trafik finns det på oceanerna vida områden som är »frilagda» för oljeutsläpp, och för de fartyg återigen som går på svenska hamnar finns hittills visserligen förbisedda eller outnyttjade möjligheter att anlita för ändamålet inrättade mottagningsanläggningar varest oljeresterna kan avlämnas. Det måste också med skärpa framhållas, att oljeuttömning på havet med all den ekonomiska skada, som därigenom åsamkas andra intressen, icke kan betraktas såsom en rätt att obehindrat utövas så länge det icke är vid laga ansvar förbjudet — det är tvärtom en orätt som begås varigenom skada tillfogas andra och som icke anständigtvis borde få förekomma någonstades. Sett ur en vidare synvinkel innebär oljeutsläppen en fara, vars konsekvenser i det långa loppet för människorna och för naturen visserligen icke ännu kan med full säkerhet bedömas, men som i allt fall måste antagas kunna medföra ödesdiga verkningar.

En särskild, ehuru med ovan behandlade spörsmål nära besläktad fråga gäller totalt förbud för tankfartygens vidkommande. De oljemängder som

i form av spolvatten och barlastvatten från dessa fartyg ständigt pumpas ut på haven under deras färd tillbaka till oljelastningsplatserna, är nästan ofattbart stora och uppgår till flera miljoner ton årligen. Det är också den huvudsakliga anledningen till den utbredda och fortgående oljeföroreningen på stränder och kuster runt om i världen. Att komma till rätta med detta problem genom internationell reglering har hittills icke lyckats, fastän oljeskyddskonferenserna i London både 1954 och 1962 var helt på det klara med såväl den stora skada som vållas genom det praktiserade förfarandet som att totalförbud mot oljeutsläpp utgör den enda fullt effektiva metoden att förhindra oljeförorening. Vid 1962 års konferens togs emellertid ett första steg på vägen mot totalförbud genom antagande av en särskild förbudsbestämmelse för stora tankfartyg (om 20 000 ton brutto eller mer), dock med den inskränkning att bestämmelsen skulle gälla blott för fartyg för vilka byggnadskontrakt tecknas efter det bestämmelsen trätt i kraft och med vissa väsentliga modifikationer dessutom. Den praktiska verkan av ett med avseende å tillämpningen på sådant sätt inskränkt förbud kan uppenbarligen icke bli stor och kan först efter många år avsätta märkbara resultat.

Emellertid har situationen vad tankfartygen angår numera väsentligt förändrats genom att tre ledande oljebolag i London den 17 juni 1964 offentliggjort en deklARATION vari de frivilligt förklarat sig vilja för sina fartyg tillämpa ett system, innebärande helt och hållet avstående från utsläpp på haven av oljerester, som i stället behålls ombord och senare avlämnas i land för omhändertagande och återvinning. Genom denna deklARATION har det alltså från oljebranschens egen sida ådagalagts att fullständigt undvikande av oljeutsläpp är både praktiskt möjligt och ekonomiskt genomförbart. Det föreligger sålunda icke längre något som helst skäl att fortfara med den för människor och natur förödande praxis som medför uttömning på haven av miljontals ton beständig olja som med strömmar och vindar förs in på kuster och stränder.

Då emellertid de tre oljebolag som genom deklARATIONEN åtagit sig att avstå från oljeutsläpp blott svarar för något mer än hälften av oljetransporterna över världshaven, är effekten av deras åtagande begränsad. Det är därför angeläget att ansträngningar överallt görs för åstadkommande av en allmän tillämpning av det genom deklARATIONEN införda systemet. Det har upplysts att Nordiska aktionsutskottet för oljeskydd till sjöss, som är Nordiska oljeskyddsunionens verkställighetsorgan, riktat en hänvändelse till Svenska petroleuminstitutet med anhållan om dess medverkan för åvägbringande på frivillig väg av en liknande utfästelse av de här verksamma oljebolagen; svaret har emellertid blivit undvikande. En liknande hänvändelse till Sveriges redareförening har hittills icke lett till något resultat.

I överensstämmelse med den anmaning, som av 1962 års internationella oljeskyddskonferens genom dess resolution nr 4 (se prop. 1963:161, sid. 42)

riktats till alla regeringar och andra vederbörande om åtgärder i syfte att tankfartygen överallt måtte undvika oljeutsläpp, vore det väl motiverat att Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter om systemets tillämpning å svenska fartyg, eventuellt helt enkelt genom utsträckning av oljeskyddslagens förbud mot oljeutsläpp att för tankfartyg gälla i alla vattenområden. Såsom ovan framhållits tillkommer sådan befogenhet Kungl. Maj:t enligt 1 § i oljeskyddslagen.

Under hänvisning till ovanstående hemställer vi,

att riksdagen — för den händelse Kungl. Maj:t vid det förhållandet, att oljeskyddslagen i huvudsak vilar på den internationella konventionen, vilken i likhet med de 1962 antagna ändringarna däri godkänts av riksdagen, skulle anses konstitutionellt förhindrad att i sina förfoganden till skydd mot vattenföroreningen genom olja från fartyg gå längre än konventionen såsom sådan förpliktar till — måtte giva tillkänna, att något hinder icke möter från riksdagens sida mot utfärdande av föreskrifter av det slag som ovan förordats till förhindrande av oljeförorening till sjöss, innebärande utsträckning av det i 1 § lagen den 6 april 1956 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg stadgade förbudet mot oljeuttömning att gälla *dels* för alla svenska fartyg i hela Östersjön och hela Nordsjön, *dels ock* för svenska tankfartyg i alla vattenområden där sådant förbud icke redan gäller.

Stockholm den 27 januari 1965

Axel Gustafsson

Gustaf Svensson

Erik Tobé

i Vä

Essen Lindahl

Sven Ekström

Tage Magnusson

i Iggesund

i Borås