

## Nr 23

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja m. m.; given Stockholms slott den 30 december 1955.*

Under återopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

*dels* äska riksdagens godkännande av 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja,

*dels ock* jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg; samt
- 2) lag om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen.

## GUSTAF ADOLF

*Gunnar Lange*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att Sverige ratificerar 1954 års oljeskadekonvention, som har till syfte att motverka att havsvatten förorenas genom oljeuttömning från fartyg. Konventionens viktigaste bestämmelse innefattar ett förbud mot att från fartyg om minst 500 bruttoton utsläppa olja av mera beständig art inom vissa zoner av havet, vilka i regel sträcker sig 50 sjömil från land.

Vidare föreslås i propositionen antagande av sådan lagstiftning som erfordras för konventionens ratificering. Lagstiftningen går något längre än vad som direkt föranledes av konventionen och innefattar, såvitt avser svenskt havsområde och Sveriges inre vattenvägar, bestämmelser mot all förorening från fartyg, oavsett dettas storlek.

Enligt förslaget skall inom svenskt vattenområde vara förbjudet att från fartyg uttömma vissa oljor. För andra fartyg än tankfartyg gäller förbudet dock endast i den mån hamnarna förses med oljemottagningsanläggningar. Kungl. Maj:t skall äga bestämma i vilka hamnar sådana anlägg-

ningar skall finnas. Anläggningarna skall ombesörjas av hamnarna som avses skola kunna täcka sina kostnader genom avgifter från fartygen. Förslaget innefattar ett bemyndigande att i administrativ ordning meddela bestämmelser mot vattnets förorening genom annat än olja.

Såvitt gäller område utanför svenskt territorium bemyndigas Kungl. Maj:t att bestämma att förslaget förbud mot uttömning av olja skall äga tillämpning å svenska fartyg om minst 500 bruttoton.

Förslaget stadgar att oljedagbok skall föras å fartygen för att möjliggöra kontroll av lagens efterlevnad.

Lagstiftningen föreslås skola träda i kraft den 1 januari 1957.

## Förslag

till

Lag

### om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom förordnas som följer.

#### 1 §.

I vattenområde, som utgör svenskt territorium, må olja icke uttömmas från fartyg. Utflöde av olja från fartyg i sådant vattenområde skall i den mån så är möjligt förhindras.

Vidkommande annat vattenområde äger Konungen bestämma att vad i första stycket sägs skall gälla i fråga om svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller beträffande vissa slag av sådana fartyg.

Med olja förstås i denna lag råolja och smörjolja samt tjock dieselolja och annan beständig brännolja enligt vad Konungen därom närmare föreskriver. Vad i lagen sägs om olja skall ock gälla oljehaltig blandning, vilken till minst en tiotusendel utgöres av olja som nyss sagts.

#### 2 §.

Utan hinder av vad i 1 § stadgas må uttömmas

a) oljehaltigt slagvatten, dock, såvitt avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, endast därest vattnet icke innehåller annan olja än smörjolja;

b) olja från fartyg, som ej är tankfartyg, då fartyget är på väg till hamn utan sådan mottagningsanläggning, som i 5 § sägs; samt

c) bottensats, som utgöres av rester från rening av brännolja eller smörjolja eller som härrör från tankfartygs lasttank och är av så fast beskaffenhet att den ej kan pumpas ur tanken.

Uttömning, som avses under b) och c), skall dock ske så långt från land som omständigheterna medgiva.

#### 3 §.

Konungen eller myndighet som Konungen utser äger för visst svenskt vattenområde meddela bestämmelser till förebyggande av att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg, som ej är olja, eller genom uttömning, som avses i 2 §.

#### 4 §.

Svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton må ej nyttjas till sjöfart med mindre fartyget, i enlighet med närmare föreskrifter av Konungen eller myndighet som Konungen utser, är utrustat antingen med anordningar till förebyggande av att beständig brännolja utflödar i fartyget eller med inrättning, varmed slagvattnet före uttömning kan renas från olja.

Tillsyn å efterlevnaden av vad sålunda stadgas skall utövas enligt bestämmelserna i lagen om tillsyn å fartyg.

## 5 §.

I allmän hamn, som Konungen bestämmer, skall finnas anläggning för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg, som ej är tankfartyg. Närmare föreskrifter rörande sådan anläggning meddelas av Konungen eller myndighet, som Konungen utser.

Underlåter hamnens ägare att inrätta och driva anläggning som i första stycket avses, äger Konungen eller myndighet, som Konungen utser, att på ägarens bekostnad ombesörja att anläggningen inrättas och drives.

## 6 §.

Å svenskt tankfartyg, så ock å annat svenskt fartyg med en bruttodræktighet av minst 500 registerton skall av befälhavaren eller under hans tillsyn av annan föras oljedagbok enligt närmare föreskrifter av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer. Konungen äger förordna att oljedagbok skall, i den omfattning som finnes erforderlig, föras även i andra fall.

Polismyndighet och tillsynsmyndighet enligt lagen om tillsyn å fartyg ävensom tull- och lotsmyndighet samt, då fartyget befinner sig i utländsk hamn, vederbörande utländska myndighet äga taga del av oljedagboken och på begäran erhålla av befälhavaren till riktigheten bestyrkt utdrag därav.

Vad i andra stycket sägs skall ock gälla beträffande oljedagbok eller motsvarande anteckningar å utländskt fartyg, då fartyget befinner sig i svensk hamn.

## 7 §.

Den som i strid mot denna lag uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd till förhindrande av att olja utflödar, så ock den som bryter mot bestämmelse utfärdad med stöd av 3 § straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Befälhavare, vilken åsidosätter förbudet i 4 § eller bryter mot 6 § eller föreskrift som utfärdats med stöd därav, straffes med dagsböter.

Uttömmes olja i strid mot denna lag eller åsidosättes förbudet i 4 §, straffes fartygets redare liksom vore gärningen begången av honom själv, såframt den skett med hans vetskap och vilja.

## 8 §.

Om laga domstol i mål rörande ansvar enligt denna lag skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

## 9 §.

Denna lag äger endast i den mån Konungen så förordnar tillämpning å fartyg, som äges av svenska staten och icke är avsett att nyttjas till handelsjöfart eller för resandes fortskaffande.

Genom lagen göres ej inskränkning i befogenhet, som följer av bestämmelserna i hälsovårdsstadgan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1957; dock skall 4 § träda i kraft först den dag Konungen förordnar och skall intill samma dag uttömning av slagvatten vara tillåten även om slagvattnet innehåller annan olja än smörjolja.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen

Härigenom förordnas, att 8 kap. 2 § vattenlagen<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

8 KAP.

2 §.

Vad i denna lag sägs om avledande av kloakvatten eller industriellt avloppsvatten skall i tillämpliga delar gälla jämväl utkastande, utsläppande eller uppläggande av fast avfall från samhälle eller fastighet så, att vattendrag, sjö eller annat vattenområde därav kan förorenas. Konungen eller myndighet, som av Konungen utses, äger meddela särskilda bestämmelser till förebyggande av sådan vattenförorening. *I enahanda ordning må ock meddelas erforderliga föreskrifter till förhindrande av att vatten förorenas genom avfall från fartyg.*

Vad i denna lag sägs om avledande av kloakvatten eller industriellt avloppsvatten skall i tillämpliga delar gälla jämväl utkastande, utsläppande eller uppläggande av fast avfall från samhälle eller fastighet så, att vattendrag, sjö eller annat vattenområde därav kan förorenas. Konungen eller myndighet, som av Konungen utses, äger meddela särskilda bestämmelser till förebyggande av sådan vattenförorening. *Om åtgärder mot vattenförorening från fartyg är särskilt stadgat.*

Utöver de — — — — — särskilt stadgat.

Med samhälle — — — sådan anläggning.

*Denna lag träder i kraft den 1 januari 1957.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se SFS 1955: 315.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 december 1955.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, vissa frågor rörande *vattenförorening genom uttömning av olja från fartyg m. m.* samt anför därvid följande.

På inbjudan av brittiska regeringen avhölls på våren 1954 i London en internationell oljeskadekonferens, vid vilken Sverige var representerad. Vid konferensen antogs den 12 maj 1954 en internationell konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja samt åtta resolutioner med rekommendationer i samma ämne. Oljeskadekonventionen undertecknades av Sverige under förbehåll om ratifikation.

Sedan kommerskollegium i skrivelse den 22 december 1954 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om ratificering av konventionen, uppdrog Kungl. Maj:t den 14 januari 1955 åt kommerskollegium att i enlighet med närmare angivna riktlinjer verkställa utredning rörande frågan om ratificering av konventionen och inkomma med därav föranledda förslag. Därjämte tillkallade dåvarande chefen för handelsdepartementet samma dag i enlighet med Kungl. Maj:ts samtidigt meddelade bemyndigande sakkunniga att stå till kollegii förfogande för samråd i frågor rörande nämnda uppdrag varjämte experter vid utredningen utsågs. Med skrivelse den 28 februari 1955 överlämnade kommerskollegium därefter till Kungl. Maj:t utredning i saken samt förslag till lag om åtgärder till skydd mot förorening av vattenområde genom olja från fartyg. I skrivelsen har kollegium förklarat bl. a., att kollegium hade för avsikt att i samråd med de sakkunniga under fortsatt utredning utarbeta förslag till administrativa detaljföreskrifter.

Utlåtanden över kommerskollegii båda skrivelser har efter remiss avgivits av chefen för marinen, fiskeristyrelsen med statens fiskeriförsök, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, nordiska oljeskadekommitténs svenska avdel-

ning, svenska hamnförbundet, svenska naturskyddsföreningen, svenska petroleum institutet, Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening samt Sveriges varvsindustriförening. Överståthållarämbetet och vissa länsstyrelser har vid sina utlåtan- den fogat yttranden, som införskaffats från myndigheter eller sammanslut- ningar, däribland Stockholms och Göteborgs hamnstyrelser, stadsfullmäk- tige i Malmö och Norrköping, drätselkammaren i Hälsingborg, drätselkam- maren och hamndirektionen i Luleå, drätselkammaren i Kristianstad, Umeå stads hamndirektion och Skellefteå stads hamnstyrelse, Östergötlands och Södermanlands handelskammare, Skånes handelskammare samt Västernorr- lands och Jämtlands läns handelskammare.

Skrivelser med hemställan om provisoriska åtgärder har inkommit från nordiska oljeskadekommitténs svenska avdelning, föreningen för skidlöp- ningens och friluftslivets främjande i Sverige, riksföreningen för simning- ens främjande, svenska livräddningssällskapet, svenska turistföreningen, Reso, folkrörelsernas rese- och semesterorganisation samt nordiska djur- skyddsrådet.

Jag anhåller nu att få anmäla spörsmålet om Sveriges tillträde till kon- ventionen och därav föranledda lagstiftningsfrågor m. m.

## **Ratificeringsfrågan**

### **1954 års oljeskadekonvention**

Oljeskadekonferensen konstaterar i resolution nr 1, att många länders kuster och kustfarvatten är allvarligt utsatta för oljeförorening och att den- na orsakar stor skada på kuster och stränder med hinder för bad och annan hälsosam rekreation såsom följd, inverkar menligt på turistnäringen, med- för död och ödeläggelse för fågellivet och annan fauna samt sannolikt har skadliga verkningar för fisken och de havsorganismer, varav den lever. Fö- roreningen vållas framför allt av beständiga oljor, d. v. s. råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja. Även om avgörande bevis saknas för att dessa oljor förblir på havsytan under obegränsad tid, är det dock klart, att de kvarblir där under mycket lång tid och kan föras mycket avsevärda sträc- kor av strömmar, vind och rörelser i vattenytan och avlagras på stränderna. Konferensen framhåller, att stora mängder av beständiga oljor regelbundet utsläppes i havet av tankfartyg efter rengöring av tankar och genom utpump- ning av oljebemängt barlastvatten samt av torrlastfartyg, som brukar föra barlastvatten i sina brännoljetankar.

Oljeskadekonventionen — som i engelsk text, med undantag av bilagan B, och svensk översättning torde jämte rekommendationerna i svensk över- sättning få bifogas detta protokoll som bilaga (*bilaga A*) — syftar till att motverka förorening av nyss angivet slag. Konventionens regler avser där- för råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja samt oljehaltig bland- ning, vari sådan olja ingår (art. I).

Räckvidden av konventionen är i så måtto inskränkt att den endast gäller registrerade fartyg om 500 ton brutto eller mera. Utanför konventionen faller därför örlogsfartyg och även marina hjälpfartyg (art. II).

Konferensen har funnit att det för närvarande icke är möjligt att genomföra ett totalt förbud mot uttömmande av olja och ej heller att bestämma någon tidpunkt från vilken uttömning av beständiga oljor i havet skulle helt och hållet upphöra. Konventionens förbud mot oljeuttömning är därför i första hand begränsat till vissa zoner. Zonerna är icke för alla fall enhetliga utan de ha något olika omfattning beroende på om uttömningen sker från tankfartyg eller torrlastfartyg, varmed avses alla fartyg som ej är tankfartyg. Dessutom gives särskilda regler om zonen sträckning för vissa särskilt angivna havsområden. Varje land har också möjlighet att besluta om viss jämkning av utsträckningen av zonen utanför sitt territorium (art. III och bilaga A).

Huvudregeln är att förbud mot oljeuttömning skall föreligga inom en zon av 50 sjömil från land (bilaga A). För Nordsjön gäller den särskilda regeln att zonen skall sträcka sig 100 sjömil från kusten utom utanför Norge. Reglerna leder till att vissa områden i Östersjön och Nordsjön faller utom zonerna. Förbudet skall för varje fördragsslutande lands fartyg gälla inom samtliga zoner i världen.

Förbudet gäller i princip all uttömning av olja och oljehaltig blandning inom zonerna (art. III). Emellertid upptar konventionen vissa undantag. Sålunda avser förbudet ej uttömning av olja eller oljehaltig blandning som sker med hänsyn till fartygets säkerhet eller för att förhindra skada å fartyg eller last eller för att rädda människoliv till sjöss och ej heller utflöde av olja eller oljehaltig blandning, som är föranlett av skada å fartyget eller oundvikligt läckage, såvitt efter upptäckten därav alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtages för att förebygga eller minska utflödet. Hinder skall ej heller föreligga för uttömning så långt från land som är praktiskt möjligt av bottensats, som ej kan utpumpas från lasttankar i tankfartyg på grund av sin fasta konsistens eller som utgöres av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja. Konventionen upptager även undantag från uttömningsförbudet i fråga om oljehaltig blandning som ej innehåller annan olja än smörjolja (art. IV och V). För torrlastfartygen gäller därjämte det undantaget att olja och oljehaltig blandning får, då fartyget är på resa till hamn utan mottagningsanordning av beskaffenhet, som anges i det följande, uttömmas så långt från land som är praktiskt möjligt (art. III).

Överträdelse av förbud mot uttömning skall vara straffbar. Straffet får ej vara lindrigare för en överträdelse utom ett lands territorialvatten än för motsvarande förseelse, begången inom territorialvattnet (art. III och VI).

Konventionen innehåller vidare föreskrift om att fartyg skall vara försedda med anordningar av beskaffenhet att hindra brännolja eller tjock dieselolja att rinna ned i rännsten, vars innehåll länsas ut i havet utan att först separeras (art. VII). Fördragsslutande regering har att tillse att i vissa större hamnar, s. k. huvudhamnar, finns anordningar, som möjliggör

för fartyg som ej är tankfartyg att befria sig från rester av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten (art. VIII). Utan att det föreskrives i konventionen förutsättes att i oljelastningshamnar och reparationshamnar skall finnas anordningar för mottagande av oljerester (resolution 4).

Å varje fartyg skall föras oljedagbok. Myndighet i fördragsslutande stat skall, då fartyget befinner sig i hamn inom staten, äga granska dagboken (art. IX).

Regeringen i fördragsslutande stat äger hos regeringen i det land, där fartyg är registrerat, anmäla överträdelse av konventionen från fartygets sida oavsett var överträdelsen ägt rum. Om tillräckliga skäl föreligger därtill, skall i fartygets hemland rättsligt förfarande i anledning av förseelsen inledas mot fartygets ägare och befälhavare (art. X).

Härutöver innehåller konventionen bestämmelser om viss underrättelseplikt (art. XII), om sättet för slitande av tvister (art. XIII) och om ikraftträdande, ändring, uppsägning, undantag vid krigsförhållanden m. m. (art. XIV—XXI).

Konventionen träder i kraft tolv månader efter det den ratificerats av minst tio stater, varav fem med envar ett tanktonnage av minst 500 000 registerton brutto<sup>1</sup> (art. XV: 1). Emellertid gäller konventionen ej i alla delar omedelbart från ikraftträdandet. Sålunda inträder skyldighet att förse fartyg med anordning, som hindrar brännolja och tjock dieselolja att rinna ut i rännsten, först tolv månader efter konventionens ikraftträdande och under samma tid föreligger ej heller förbud mot uttömning av oljehaltig blandning av något slag från rännsten (art. V och VII). Vidare inträder skyldigheten att ha mottagningsanordningar i vissa hamnar först tre år efter konventionens ikraftträdande. Under denna tid har förbudet mot uttömning för andra fartyg än tankfartyg endast den innebörden att oljehaltigt barlastvatten eller tankspolvatten skall tömmas så långt från land som är praktiskt möjligt (art. III och VIII).

Oljeskadekonventionen undertecknades med förbehåll om ratifikation av tolv länder, bland dessa — förutom Sverige — Danmark, Finland, Norge, Förbundsrepubliken Tyskland och Storbritannien. Konventionen stod öppen för underskrift under tre månader och undertecknades under denna tid av ytterligare åtta länder, däribland Nederländerna och Sovjetunionen.

De vid oljeskadekonferensen antagna resolutionerna avser bl. a. skapande av nödiga förutsättningar för genomförande av ett fullständigt förbud mot uttömning av beständiga oljor i havet och en ny konferens i saken, som anses böra hållas inom tre år (nr 1), tillämpning av konventionens principer även på fartyg, för vilka den ej gäller (nr 2), utarbetande av handledningar till undvikande av oljeförorening (nr 5), genomförande av konventionens principer i avvaktan på konventionens ikraftträdande (nr 6) och upprättande av nationella oljeskyddskommittéer (nr 7).

I detta sammanhang torde också böra nämnas, att Europarådets rådgivande

<sup>1</sup> I juli 1954: Storbritannien, USA, Norge, Panama, Liberia, Italien, Frankrike, Sverige, Japan och Nederländerna.

församling år 1954 på sitt sjätte ordinarie möte föreslagit att ministerkommittén skall uppmana medlemsstaterna att godkänna oljeskadekonventionen och omedelbart vidtaga de åtgärder, som avses i oljeskadekonferensens resolution nr 6 (rådets rekommendation nr 68). Ministrarnas ställföreträdare har på sätt anmälts för 1955 års riksdag i proposition nr 173 antagit en resolution, vari medlemsstaterna uppmanas att snarast möjligt biträda denna rekommendation.

Konventionen har hittills ratificerats endast av Storbritannien.

### Kommerskollegium

I sina skrivelser har kommerskollegium, som tydligen förutsätter att arten och omfattningen av oljeskadeproblemet numera är väl kända, ej närmare diskuterat frågan om önskvärdheten och behovet av ratificering från svensk sida av oljeskadekonventionen. Kommerskollegii framställning utmynnar i hemställan att konventionen måtte ratificeras.

Kommerskollegium har i sin utredning belyst vilka åtgärder som behöver vidtagas därest konventionen ratificeras. Sålunda erfordras vissa anordningar å fartyg. Tolv månader efter konventionens ikraftträdande måste nämligen alla av konventionen omfattade fartyg vara försedda med kofferdammar, spilltråg eller andra anordningar av beskaffenhet att hindra brännolja eller tjock dieselolja att rinna ned i fartygens rännstenar och blandas i slagvattnet. Sådana anordningar, som redan i avsevärd utsträckning finns i fartygen, är icke av mera omfattande art. Där de icke redan finns, kan de utan större omgång inrättas under den lämnade tidsfristen. Kostnaderna är icke avsevärda. För övrigt är att märka, att å fartyg, som är försett med separator för oljehaltigt vatten, behöver kofferdam, spilltråg eller liknande inrättning icke anbringas, därest rännstenarnas innehåll får passera genom separatorn, innan det pumpas ut i havet.

Kommerskollegium påpekar att konventionen ej föreskriver, att å fartygen skall finnas anordningar varigenom olja kan skiljas från vatten. För tankfartygens del kan ej heller behov av separatorer eller liknande anordningar anses föreligga. De mängder av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten, som dessa fartyg medför på väg till lastningsplatserna, kan behållas ombord till dess att de, på sätt förutsätts, kan avlämnas i hamn. Vad åter torrlastfartygen angår är konventionens regler om mottagningsanordningarna i hamnarna utformade utifrån förutsättningen, att dessa fartyg skall vara i stånd att på något sätt — med hjälp av en separator för oljehaltigt vatten eller s. k. settlings- eller avskiljningstank eller annorledes — minska den vätskekvantitet de kan behöva befria sig ifrån vid hamnbesök. Enligt kommerskollegium finns flera typer separatorer i marknaden, men någon helt fulländad konstruktion har ännu icke framkommit, och det har särskilt anmärkts att de tar utrymme i anspråk som i vissa fall kan inverka något på lastförmågan. På senare tid nybyggda fartyg torde emellertid i regel ha försetts med separatorer. Kostnaderna för oljeseparatorer varierar

från 5 000 till 12 000 kronor för separatorer av ordinär typ och från 15 000 till 30 000 kronor för sådana av automatiskt reglerad typ. Kollegium framhåller emellertid, att en väsentlig reducering av det oljehaltiga barlastvattnet i regel kan ske genom s. k. settling, d. v. s. naturlig avskiljning av oljan från vattnet genom att oljan flyter upp. Sådan avskiljning kan i fartyg, som är försedda med djuptankar och andra för settling lämpade tankar, ske utan särskild utrustning.

Vad beträffar oljemottagningsanläggningar i hamnarna har kommerskollegium för att i möjlig mån klargöra spörsmålet om arten och storleken av erforderliga anläggningar ävensom tid och kostnader för deras utförande föranstaltat att dessa frågor upptagits till övervägande av hamnstyrelserna i de tilltänkta huvudhamnarna. Också svenska hamnförbundet har ingått på närmare prövning av dessa problem. Även om det ej varit möjligt att erhålla annat än summariska beräkningar och ungefärliga uppskattningar, anser kollegium likväl det inkomna materialet lämna ledning för ett någorlunda pålitligt bedömande rörande storleksordningen av ifrågavarande anläggningar på olika håll och kostnaderna för desamma.

Kollegium anser att frågan om oljemottagningsanordningarna ställer sig väsentligt olika för tankfartygen och övriga fartyg. Mottagningsanordningar för barlast- och tankspolvatten från tankfartyg erfordras endast vid lastningsplatserna samt eventuellt i hamnar där större reparationsvarv finns. De oceangående tankfartygen behöver i regel icke tillgång till någon mottagningsanordning i svenska hamnar, när de efter lossning av sina oljelaster i vanliga fall omedelbart intager vattenbarlast och återvänder för att hämta ny last vid någon av de stora oljeutskippningsplatserna i utlandet. Endast för den händelse ett dylikt fartyg behöver undergå reparation vid varv, uppstår här fråga om rengöring av oljetankar m. m. och avlämning av oljerester. Huruvida mottagningsanordningar för sådant ändamål — avsedda även för tankrengöring av torrlastfartyg som skall repareras — bör upprättas i svenska reparationshamnar, bör i första hand ankomma på varvens bedömande. I sammanhanget betonar kollegium särskilt, att situationen efter ratificering av konventionen för ifrågavarande fartygs vidkommande icke i högre grad kommer att skilja sig från nu rådande förhållanden. Fartyg, som önskar undergå fullständig tankrengöring i hamn, måste för närvarande i regel för sådant ändamål anlita i utländska hamnar upprättade servicestationer. En sak för sig är att vederbörande hamnmyndigheter har stor anledning att intressera sig för tillkomsten och utförandet av mottagningsanläggningar av nu angiven art. Det måste nämligen vara ändamålsenligt att kombinera dem med det slags mottagningsanordningar som enligt konventionen skall finnas inrättade i huvudhamnarna för mottagande av oljerester från andra fartyg än tankfartyg. De hamnar, där kombinerade anläggningar kan komma i fråga, är enligt kollegium Göteborg och Malmö.

För de mindre kusttankfartygen, som ombesörjer transport av petro-

leumprodukter från svenska oljeimporthamnar till upplagsplatser och konsumtionsorter utefter kusten samt vid Väneren och Mälaren, erfordras mottagningsanordningar vid oljelastningshamnarna. Dessa uppgår till ett tjugotal. Kommerskollegium förutsätter, att mottagningsanordningar kommer vid flertalet sådana hamnar att inrättas genom oljedistributionsföretagens försorg. Då det ligger i vederbörande företags intresse att distributionen från lagringsorterna och raffinaderierna kan fortgå utan hinder, anser kollegium företagens förpliktelser i detta hänseende ej behöva regleras i författningssväg. Kollegium framhåller emellertid, att det måste anses naturligt att hamnmyndigheterna i de huvudhamnar, som tillika är oljehamnar, tar sig an frågan om inrättande av mottagningsanordningar för kusttankfartygen. Mottagningsanordningarna för kusttankfartygen kan vara mycket enkla. En fullt tillfredsställande anläggning behöver icke bestå av annat än en lämpligt dimensionerad cistern med en enkel filtreringsanordning för det frånskilda vattnet samt ledningar från brygga eller annan förtöjningsanordning för fartygen jämte tankbilar eller andra transportmedel för bortskaffande av oljeresterna. För Stockholms del har man räknat med en tank om 200 kbm. Den enligt konventionen medgivna tidsfristen på tolv månader för ordningställandet av mottagningsanordningarna för tankfartygen är enligt kollegium fullt tillräcklig.

För mottagning av oljerester från andra fartyg än tankfartyg skall enligt konventionen finnas mottagningsanordningar i vissa huvudhamnar. Kommerskollegium påpekar, att härmed ej avses anläggningar för rengöring av oljetankar vare sig i tankfartyg eller i andra fartyg.

Frågan, vilka hamnar som skall betecknas som huvudhamnar, anser kommerskollegium i första hand bero av omfattningen av fartygstrafiken på själva hamnen, därvid dock i någon mån även andra faktorer kan spela in, såsom trafikens art och hamnarnas fördelning på skilda kuststräckor. Kollegium föreslår såsom huvudhamnar Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Gävle, Karlshamn, Luleå och Oxelösund. Luleå och Oxelösund har medtagits därför att malmtrafiken medför att ett förhållandevis stort antal fartyg ankommer till dessa hamnar med barlast i form av vatten i oljetankar, som måste tömmas före och under inlastningen av malmen. Kollegium har övervägt att såsom huvudhamnar föreslå ytterligare en eller flera hamnar, däribland främst någon som på grund av sitt läge kunde vara lämplig att förses med mottagningsanordning för att betjäna fartyg i trafik på övre Norrland. Denna fråga anser emellertid kollegium böra ägnas närmare uppmärksamhet framdeles. Regeringen i fördragsslutande stat kan när som helst för sitt lands vidkommande ompröva frågan vilka hamnar som skall anses som huvudhamnar.

Mottagningsanordningarna för andra fartyg än tankfartyg bör uppfylla högre krav än de som erfordras för kusttankfartygens del. Man bör nämligen taga i betraktande att det kan ställa sig besvärligt att förse torrlastfartygen, särskilt äldre sådana, med inrättningar för separering av oljehaltigt vatten eller liknande. Det kan därför vara motiverat att räkna med något större

dimensioner å mottagningsanordningarna än eljest skulle behövas. De bör sålunda kunna mottaga även oseparerat barlast- och tankspolvatten. Den tillmätta fristen av tre år är enligt kollegium fullt tillräcklig för anläggningarnas utförande, även om man önskar tillgodogöra sig erfarenheterna av de anläggningar, som i samband med konventionens ikraftträdande kommer till utförande till bruk för kusttankfartygen.

I fråga om kostnaderna för mottagningsanordningarna upplyser kommerskollegium att det för Göteborgs vidkommande föreligger en ingående utredning om en större anläggning efter utländska förebilder, avsedd såväl för fartyg, vilka skall undergå tankrengöring före reparation, som för andra fartyg. Denna utredning har lett till ett förslag som kostnadsberäknats till omkring 3,4 miljoner kronor; ytterligare 1 miljon kronor har beräknats för en planerad pir och kaj. Hamnstyrelsen i Malmö har med hänsyn till Kockums mekaniska verkstads aktiebolags intressen i dess egenskap av stort reparationsvarv för en av varvet skisserad anläggning beräknat en kostnad av samma storleksordning som för Göteborg. På grundval av uppgifter från Stockholm och Malmö samt en av svenska hamnförbundet avgiven beräkning beträffande sex av de övriga föreslagna huvudhamnarna beräknar kollegium kostnaderna för de nio huvudhamnarnas oljemottagningsanordningar för kusttankfartygen till högst 1,5 miljoner kronor, varav ca 150 000 kronor för Stockholm och ett lika stort eller möjligen något större belopp för Göteborg. Beträffande mottagningsanordningarna för andra fartyg än tankfartyg har säker grundval för en mera exakt beräkning av kostnaderna ej kunnat åstadkommas. En ungefärlig uppskattning för samtliga huvudhamnar, med undantag av Göteborg och Malmö, har dock givit vid handen att det kan röra sig om ett belopp om sammanlagt högst 3 miljoner kronor.

Spörsmålet hur man skall förfara med de oljerester, som lämnas i oljemottagningsanordningar i hamnarna, behandlas icke av kommerskollegium. Kollegium yttrar emellertid att frågan om åtgärder mot förorening genom oljeutflöde från anläggning i land faller inom vattenvårdskommitténs arbetsområde, varför den icke upptagits i förevarande sammanhang.

Kommerskollegium uttalar att, såvitt angår mottagningsanordningarna i hamnarna, varken tekniska eller andra hänsyn kan motivera anstånd med ratificering av konventionen.

Kommerskollegii förslag bygger sålunda på att oljemottagningsanordningarna vid reparationsvarv skall bekostas av varven och motsvarande anordningar för kusttankfartyg av oljeföretagen. Anordningarna i huvudhamnarna för andra fartyg än tankfartyg däremot skall ankomma på hamnarna. Kollegium anser att hamnarna, i den mån så finnes erforderligt, bör få genom skäligen avgifter täcka sina utgifter. Där så finnes nödigt bör taxa för mottagningsanordningens nyttjande kunna fastställas av myndighet.

Kommerskollegium berör även den i resolutionen nr 7 upptagna frågan om upprättande av nationella kommittéer med uppgift att följa oljeföroreningsproblemet och anvisa praktiska åtgärder för dess lösning ävensom att ombesörja nödiga utredningar. Kollegium föreslår, att det upp-

drages åt kollegium att fullgöra de i nämnda resolution angivna uppgifterna ävensom att till kollegium knytes en nämnd för samråd i frågor som rör skydd mot oljeförorening av havsvattnet. Denna nämnd, förslagsvis kallad statens oljeskyddsnämnd, i vilken enligt kollegii mening chefen för sjöfartsbyrån inom kommerskollegium bör ingå såsom ordförande, bör i övrigt bestå av högst åtta av chefen för handelsdepartementet på förslag av kommerskollegium utsedda ledamöter, företrädande rederinäringen, hamnväsendet, varvsindustrien och oljebolagen samt natur- och djurskyddsintressen jämte nautisk och teknisk sakkunskap.

Kommerskollegium anför, att den författningsmässiga reglering som kan erfordras för konventionens genomförande principiellt sett måhända skulle kunna ske inom ramen för Kungl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsmakt. Med hänsyn till konventionens räckvidd och de betydande ekonomiska intressen, som beröres av densamma, synes frågan om dess godtagande för Sveriges del dock böra underställas riksdagen.

#### Yttrandena

Samtliga remissinstanser är positivt inställda till oljeskadekonventionen. Flera uttalar sin tillfredsställelse med konventionen. Förslaget om dess ratificering av Sverige tillstyrkes eller lämnas utan erinran av samtliga hörda myndigheter och sammanslutningar. Vissa betonar angelägenheten av att ratificering sker snarast möjligt.

Behovet av åtgärder mot vattenförorening genom olja från fartyg bestrides icke från något håll. De flesta remissinstanserna synes utgå från att detta behov är allmänt känt. Vissa länsstyrelser upplyser att dylik förorening förekommit inom länet. Så är fallet med *länsstyrelserna i Stockholms, Gotlands, Kristianstads, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län*. Länsstyrelsen i Malmöhus län meddelar exempelvis, att den sedan flera år tillbaka vid åtskilliga tillfällen kunnat konstatera, att allvarliga skador å sjöfågel inom länets kustvatten åstadkommits genom oljeutsläpp från fartyg. Tid efter annan har även sådana oljeutsläpp ilandflutit vid stränderna och där förorsakat betydande men och obehag. Vid flera tillfällen har länsstyrelsen till följd av skadornas allvarliga karaktär sökt att med biträde av bland andra vägförvaltningens personal avhjälpa uppkomna skador och olägenheter. De kostnader, som därvid uppstått, har hittills bestritts av kommunala medel. Enligt länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län torde föroreningen i länet merendels ha förorsakats av olja, som uttömts på internationellt vatten och som av vind och ström drivits mot kusten. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare*, vars utlåtande *länsstyrelsen i Västernorrlands län* åberopar som eget yttrande, framhåller, att för den norrländska pappers- och cellulosaindustrien, som i första hand är särskilt beroende av virkestransporter i Bottenhavet och älvarnas mynningsvikar samt i andra hand flerstädes också är beroende av vattentäkt ur samma vattendrag, ett ovarsamt handhavande av beständiga oljerester alltid inne-

bär ett stort faromoment. Virket kan nedsmutsas med olja under bogseringarna längs kusten eller under sin lagringstid i avvaktan på förädling, vilket kan medföra nedklassning av produkten eller i varje fall väsentliga olägenheter vid virkets hantering. Kammaren yttrar, att erfarenheterna av de stora olägenheterna och skadorna, som vållas produktionen då beständiga oljor inkommit i fabriktionsvattnet, nödvändiggör särskilda försiktighetsmått från industriens sida, men tillägger, att sådana försiktighetsmått aldrig kan vara tillfyllest i händelse större kvantiteter olja kommer in på område som utnyttjas för vattentäkten.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län däremot uppger, att några direkta olägenheter av oljeutsläpp från fartyg icke förekommit för länets del, och anser, att de allmänna riskerna för framtiden måhända icke heller behöver överdrivas. Länsstyrelsen finner dock det latenta hotet av en oljeförorening utgöra en så allvarlig faktor, att länsstyrelsen för sin del förordar kommerskollegii förslag.

Vissa anmärkningar mot innehållet i konventionen har framställts i några yttranden. Förbudszonernas utsträckning i Östersjön och Nordsjön kritiseras sålunda främst från djur- och naturskyddshåll men även av länsstyrelserna i *Stockholms* och *Gotlands län*, vilka finner det önskvärt att hela Östersjön bleve en för oljeuttömning förbjuden zon. *Svenska naturskyddsföreningen* anser, att det är en allvarlig brist hos konventionen att det skall bli tillåtet att utsläppa oljeblandat barlastvatten och oljerester inom delar av Östersjön och Nordsjön. Detta förhållande inger för framtiden farhågor för avsevärda, bestående olägenheter, bl. a. med hänsyn till att det torde bli svårt att övervaka förbudsbestämmelsernas efterlevnad. Med hänsyn till att sjöfågeln under vintern successivt drar sig söderut i Östersjön, kan man enligt föreningen också befara att olja, som utsläpps inom frizonen, kommer att förorsaka avsevärda skador, som kanske tillintetgör de positiva vinsterna av konventionen. Föreningen hemställer, att på denna punkt initiativ omedelbart tages till en ändring så att hela Östersjön blir förbjuden zon. Om möjligt bör även bestämmelserna för Nordsjön ändras på likartat sätt. Liknande synpunkter i fråga om Östersjön framföres av *nordiska oljeskadekommitténs svenska avdelning* och *Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund*.

*Sveriges redareförening* yttrar att föreningen icke vill motsätta sig att oljeskadekonventionen ratificeras av vårt land. *Svenska petroleum institutet* anser att de av konferensen anbefallda åtgärderna är praktiska och måttfulla, såvitt desamma berör den svenska petroleumbranschen, och *Sveriges fartygsbefälsförening* finner de nya förpliktelser, som konventionen ålägger befälhavare, vara oundvikliga i sammanhanget och har därför ingen erinran mot införandet av desamma.

Kommerskollegii uttalanden om erforderliga anordningar å fartyg har föranlett erinringar endast från hamnhåll och allenast ur synpunkten vilken betydelse denna fråga har för dimensioneringen av oljemottagningsanläggningarna i hamnarna. Till detta spørsmål skall jag strax återkomma.

Även kommerskollegii förslag i fråga om m o t t a g n i n g s a n l ä g g n i n g a r n a i h a m n a r n a har i det väsentliga rönt gillande. Sålunda förklarar *Sveriges varvsindustriförening*, att föreningen intet har att erinra mot kommerskollegii uttalande att det i första hand bör bero på varvens bedömande om oljemottagningsanläggningar för oceangående fartyg skall inrättas i svenska reparationshamnar. *Svenska petroleum institutet* erinrar om att en förutsättning för oljetransporterna med kusttankfartyg enligt nu tillämpade metoder kommer att vara att mottagningsanläggningar för förorenat barlastvatten anordnas vid de lastningsplatser, där kusttankfartygen intar ny last. Institutet upplyser, att undersökningar pågår, om hur dessa mottagningsanläggningar lämpligast bör utformas och dimensioneras. I vissa fall torde ett samarbete mellan hamnmyndigheter, redare, varv och oljeföretag erfordras för att finna den bästa lösningen på problemet huruvida man i fortsättningen bör nöja sig med smärre mottagningsanordningar och därmed nödgas räkna med längre liggetid för tonnaget eller om man skall investera erforderliga medel för att ha till förfogande mottagningsanläggningar med sådan kapacitet, som möjliggör en snabb rengöring av tonnaget. Av den hittills förda diskussionen hos institutets medlemsföretag får anses framgå, att man syftar till att få fram så moderna och effektiva apparater som möjligt. Man har enligt institutets uppfattning grundad anledning utgå från att oljelastningsplatserna kommer att förses med erforderliga mottagningsanläggningar utan särskild lagstiftning härom.

I anledning av kommerskollegii förslag om vilka hamnar, som skall anses som huvudhamnar, erinrar *överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Kristianstads län och stadsfullmäktige i Norrköping* samt *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* att konventionens oljeuttömningsförbud icke, om man bortser från tankfartyg, gäller fartyg på resa till hamn utan oljemottagningsanläggningar. Det får därför anses önskvärt, att flera hamnar än kollegium föreslagit förses med sådana anläggningar.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* yttrar att utöver hamnarna i Luleå och Gävle ytterligare en huvudhamn bör finnas vid norrlandskusten. Som sådan hamn bör Umeå uthamn kunna komma in fråga.

Hamnmyndigheterna i *Göteborg, Norrköping* och *Hälsingborg* förklarar sig beredda att inom tre år från konventionens ikraftträdande söka åstadkomma oljemottagningsanläggningar för torrlastfartyg. *Stockholms hamnstyrelse* upplyser, att man för att få investeringskostnaderna för anläggningarna så låga som möjligt i Stockholm har upptagit förhandlingar om samarbete mellan hamnen, rederierna, oljebolagen och andra berörda parter i denna fråga. Även *stadsfullmäktige i Malmö* och *drätselkammaren i Luleå* synes utgå från att respektive stad skall låta inrätta erforderliga anläggningar. Av handlingarna i ärendet framgår, att även i *Karlshamn, Gävle* och *Oxelösund* vissa förberedande åtgärder vidtagits för att inrätta oljemottagningsanläggningar.

Som förut antytts upptages från hamnhåll till diskussion frågan om oljemottagningsanläggningarnas dimensionering och den inverkan denna fråga rörer av förekomsten av oljeseparatorer och dylika inrättningar å fartygen.

*Svenska hamnförbundet* anför härom, att konventionens ordalydelse tydligen förutsätter särskilda anordningar för barlastvattnets eller tankspolvattnets separering i separator ombord å fartyget, varför hamnarna har att mottaga endast de rester som är kvar efter det oljeblandade vattnets separering. Kommerskollegii förslag åter innebär att allt oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten, som finns i fartyget, skall mottagas av hamnen, såvitt icke fartyget på annat sätt kunnat befria sig från detsamma. Kommerskollegii härför anförda motivering, att det kan ställa sig besvärligt att förse en del fartyg med inrättningar för separering av oljehaltigt vatten, finner hamnförbundet icke bärande. Hamnarna bör ej påläggas större skyldighet än den oljeskyddskonventionen stipulerar. Samma synpunkter anföres av *Stockholms* och *Göteborgs hamnstyrelser*, *stadsfullmäktige i Malmö*, *Hälsingborgs hamndirektion* samt *stadsfullmäktige i Norrköping*. Hamnförbundet anser emellertid, att den berörda skärpningen knappast annat än i undantagsfall torde få större praktisk betydelse för dimensioneringen av hamnarnas anläggningar för oljeskydd. Och Stockholms hamnstyrelse bedömer att denna i förhållande till konventionen utvidgade skyldighet för hamnarnas ägare i praktiken icke kommer att medföra sådana olägenheter för hamnarna, att ett frångående av kommerskollegii förslag är påkallat. Stadsfullmäktige i Norrköping däremot finner följden av förslaget bli att anläggningarna i hamnarna måste givas betydligt större dimensioner och kapacitet än vad åtminstone Norrköpings hamnstyrelse tidigare ansett sig ha anledning att räkna med på grundval av konventionen. Fullmäktige räknar dock med att inrätta dessa större anläggningar. Fullmäktige tillägger att frågan om anordnandet av reningsanordningar för olja ombord överlämnas åt rederiernas godtycke. I praktiken torde dock fartygen efterhand komma att förseas med reningsanordningar. Detta är nämligen en förutsättning för att de skall kunna anlöpa utländska hamnar, vilka med en strikt tillämpning av konventionen ej behöver vara utrustade med mera omfattande mottagningsanläggningar. Fullmäktige anser det visserligen möjligt, att man även utomlands skall bli tvungen att gå in på samma linje, som föreslås för Sveriges del, men finner att frågan under alla förhållanden bör beaktas, så att ej sjöfarten på de svenska hamnarna belastas med onödiga avgifter.

I fråga om kostnadsberäkningarna för oljemottagningsanläggningar i hamnarna gör *svenska hamnförbundet* uttalanden av innebörd, att de till kommerskollegium från hamnmyndigheterna lämnade, av kollegium återgivna uppgifterna om kostnaderna är osäkra, då myndigheterna i hög grad svävat i ovetskap om vad man kräver av dem. Efter kommerskollegii utredning finnes ett något bättre underlag för beräkningen av kostnaderna, men alljämt saknar man tillförlitliga uppgifter beträffande grunden för kostnadsberäkningarna och om antalet torrlastfartyg, som beräknas komma att uttömma oljerester och oljeblandat barlastvatten. De relativt grova uppskattningarna, som de olika hamnarna meddelat kommerskollegium och vilka legat till grund för kollegii beräkningar, torde dock enligt förbundets åsikt i

allmänhet ge en tämligen rättvisande bild av förhållandena. Även av de yttranden som avgivits av *stadsfullmäktige i Norrköping* och *drättselkammaren i Hälsingborg* kan utläsas att dessa remissinstanser anser kommerskollegii kostnadsberäkningar hållbara såvitt gäller dessa städer. Å andra sidan framhåller *Sveriges varvsindustriförening* som sin uppfattning, att de uppsgifter, som utredningen kommit till beträffande storleken och kostnaderna för erforderliga mottagningsanläggningar för kusttanktonnaget synes vara lågt uppskattade. Ytterligare må nämnas, att *stadsfullmäktige i Malmö* beräknar kostnaderna för en för samtliga oljeföretag gemensam anläggning till 100 000 å 150 000 kronor. Fullmäktige räknar vidare med att det blir behövt med dels en flytande anordning för att från torrlastfartyg i olika hamndelar mottaga och uppsamla oljerester och eventuellt även oljeblandat barlastvatten och dels cisterner i land för mottagande av dessa rester och barlastvatten med tillhörande renings- eller separatoranläggning. Kostnaderna för dessa anordningar beräknas bli av storleksordningen 750 000 kronor. Och *hamndirektionen i Luleå* uppskattar, att de i Luleå hamn planerade anläggningarna kommer att kosta tillsammans ca 470 000 kronor, var till eventuellt kommer ca 500 000 kronor för reparation av en kaj.

Mot kommerskollegii förslag att hamnarna skall genom avgifter få täcka sina kostnader för mottagningsanläggningarna har någon principiell erinran ej riktats.

*Chefen för marinen* påpekar att konventionen icke äger tillämpning på flottans och kustartilleriets fartyg, statens isbrytarfartyg eller sjökarteverkets fartyg, när dessa icke är att anse som registrerade sjögående fartyg. I resolutionen nr 2 har emellertid rekommenderats att konventionens regler bringas i tillämpning även å oregistrerade fartyg. Inom marinledningen har undersökts, vilka åtgärder, som måste vidtagas ombord och i land, för att örlogsfartyg skall kunna följa konventionens bestämmelser. Det har därvid framkommit, att erforderliga åtgärder är av begränsad omfattning och att kostnaderna för deras genomförande preliminärt kan uppskattas till omkring en halv miljon kronor.

*Sveriges varvsindustriförening* framhåller att utredningen föga behandlat frågan hur det skall förfaras med de oljerester, som efter vattnets avskiljande kvarstår och icke kan användas som bränsle eller dylikt. Föreningen finner det angeläget, att utredningen även tager upp denna fråga till behandling.

Förslaget om inrättande av en *statens oljeskydds nämnd* har icke blivit föremål för erinringar. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser det angeläget att natur- och djurskyddsintressena blir representerade i nämnden. Liknande synpunkter framföres av *svenska naturskyddsföreningen*.

#### Departementschefen

Det är ett välkänt förhållande att genom oljeuttömning från fartyg betydande skador och avsevärda olägenheter vållas. Oljan, som länge kvarligger

på vattnet, föres av vind och strömmar mot land, där den bildar en klistrig massa. Fisket störes och bad hindras. Båtar och flottningstimmer nedsmul-sas och skadas. På fågellivet har särskilt den på vattnet flytande oljan betydande skadeverkningar. Kommer fåglarna in i oljebältena, klistrar oljan samman fåglarnas fjäderskrud med påföljd att fåglarna dör, ofta i stora mängder och under plågsamma former.

Den olja som medför dessa verkningar är framför allt råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja. Uttömning av olja från fartygen sker, då last-tankarna i tankfartygen eller fartygens brännoljetankar rengöras genom att spolras med vatten, som sedan jämte den losspolade oljan pumpas ut i sjön. Vidare är vanligt att tankfartygen och oljeeldade torrlastfartyg i last-tankarna och brännoljetankarna har vatten som barlast. Fartygens konstruktion är i regel sådan att intagande av dylik barlast är en förutsättning för att fartyget skall vara manöverdugligt. Oljeförorening uppkommer så när barlastvattnet pumpas ur tankarna. Ytterligare må nämnas, att det med hänsyn bl. a. till brand- och explosionsfaran är nödvändigt att oljetankarna i fartyg, som skall intagas på varv för reparation eller dylikt, dessförinnan rengöras från olja. De nu angivna omständigheterna torde vara de vanligaste under vilka oljeförorening av vattenområde sker.

Av det anförda framgår också i vilka situationer risk föreligger för oljeförorening av de vattenområden som i första hand är av intresse ur svensk synpunkt. Så är — om man bortser från oljeläckage till följd av skada å fartyget och uttömning av olja för att rädda liv eller fartyg samt oljeutsläppning i andra likartade situationer — fallet då fartyg, särskilt större tankfartyg, skall intagas på varv för reparation. Större risk för oljeförorening från de oceangående tankfartygen vid deras normala fart föreligger däremot knappast för Sveriges del. Det barlastvatten, som de tar in efter att ha lossat oljan här, kan tömmas till havs då fartyget hämtar ny oljelast på andra sidan världshaven. Ett undantag kan fartyg som är kombinerade olje- och malmbåtar utgöra. Oljan lossas i svensk hamn, i vilken också barlastvatten intages, varefter fartyget går till annan svensk hamn, där fartyget skall intaga last av malm, i samband varmed fartyget måste befria sig från det oljebemängda barlastvattnet. För de mindre tankfartygen, som transporterar olja från svensk importhamn till mindre svenska hamnar, föreligger behov att vid återkomsten till importhamnen kunna befria sig från det då i tankarna befinnliga, oljeblandade barlastvattnet i samband med att ny oljelast intages. Risk för oljeförorening från torrlastfartyg föreligger främst i sådana fall då fartyg, som tagit in barlastvatten i bränsletankarna, tömmer ut detta i samband med påfyllning av bränsleförrådet. I såväl tankfartyg som andra fartyg, där olja användes som driv- eller smörjmedel, kan spillolja blandas i det s. k. slagvattnet, som samlas i fartygets slag och rännstenar och som av säkerhetsskäl tid efter annan måste pumpas ut. I övrigt kan oljeförorening ske så snart fartyg av en eller annan anledning behöver rensa tankar eller annat från oljerester.

Såsom framgår redan av vad i det föregående sagts kan effektiva åtgärder mot oljeförorening åstadkommas endast efter samverkan på det internationella planet. Uttömning av olja även på internationellt vatten medför nämligen lätt nog skada och olägenhet för ett närbeläget lands kuster. Problemet har också upptagits till behandling i internationella sammanhang och på våren 1954 antogs i London en internationell konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja. Grundtanken i konventionen är att varje fördragsslutande stat skall tillse att dess fartyg, oavsett var i världen de uppehåller sig, iakttaga vissa i konventionen angivna regler med syfte att motverka oljeförorening. Den viktigaste av dessa regler är ett förbud mot uttömning av olja inom vissa i konventionen angivna zoner. Med särskilt upptagna undantag omfattar dessa zoner vattenområden som sträcker sig 50 sjömil ut från land. Konventionen — som endast har avseende å fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton — innehåller vissa undantag från regeln om förbud mot oljeuttömning inom nyss angivna zoner. Ett av dessa undantag — bland vilka även uttömning i nödsituation och utflöde på grund av läckage förekommer — gäller uttömning från fartygs slag och rännstenar av oljehaltig blandning, som ej innehåller annan olja än smörjolja. Den oljemängd som härigenom uttömmes anses nämligen ej vara så stor att nämnvärd olägenhet kan uppkomma. Med nyssnämnda undantagsregel sammanhänger föreskriften att fartyg skall vara försett med sådana anordningar att brännolja eller tung dieselolja ej rinner ut i fartyget. Ett annat mera betydelsefullt undantag medger uttömning från torrlastfartyg på resa till hamn utan anläggning för mottagande av rester av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten från sådana fartyg. Dylika mottagningsanläggningar skall enligt konventionen till tjänst för torrlastfartygen finnas i vissa större hamnar, som vederbörande stats regering har att själv bestämma. Konventionen förutsätter dock att torrlastfartygen är försedda med separatorer eller andra anordningar, genom vilka vattnet i viss utsträckning kan renas från olja. Såvitt gäller tankfartygen förutsätter konventionen att det i oljelastningshamnarna skall finnas möjlighet för fartygen att befria sig från det oljehaltiga barlast- eller tankspolvattnet. Konventionen innehåller därjämte bestämmelser om vissa tidsfrister, inom vilka förbud i olika hänseenden skall träda i tillämpning samt skilda åtgärder skall vara vidtagna.

Det framstår som naturligt att Sverige, som under förbehåll om ratificering undertecknat konventionen, lämnar sin medverkan till det skydd mot vattenförorening genom olja som en ratificering kan innebära. Det måste nämligen sägas, att ett land, som utnyttjar fördelarna av oljeförbrukningen, också bör delta i åtgärderna mot de skador och olägenheter som är förbundna därmed. Jag är därför redan på denna grund beredd att i princip förorda att Sverige ratificerar konventionen. En förutsättning för ratificering är dock att konventionens regler är lämpade för våra förhållanden och att de förpliktelse en ratificering innebär framstår som rimliga och är möjliga att uppfylla.

Den av kommerskollegium verkställda utredningen har syftat till att klarlägga dessa förhållanden. Varken kommerskollegium eller någon av de myndigheter och sammanslutningar, som yttrat sig över utredningen, har gjort gällande att konventionens regler innebär längre gående åtgärder än som är påkallat. Från några håll har uttalats önskemål om att konventioner bort innehålla strängare regler än som är fallet. Skyddszonerna närmast vårt land borde sålunda vara större, så att i första hand hela Östersjön och även hela Nordsjön skulle falla inom skyddszon. Även om detta önskemål skulle vara befogat, kan det dock ej vara något skäl mot en ratificering att skyddet ej blir så fullständigt som nämnda önskemål innebär. Konventionen innehåller för övrigt regler, enligt vilka ett land under viss förutsättning kan utsträcka zonerna utanför sina kuster till högst 100 sjömil. Viss möjlighet finns således att sedan konventionen trätt i kraft göra hela Östersjön till skyddszon.

Kommerskollegium har ansett det vara möjligt att å fartygen vidtaga de anordningar konventionen kräver inom därför föreskriven tid. Annan mening har ej heller kommit till uttryck i remissyttrandena.

På sätt i det föregående angivits erfordras i händelse av ratificering att vissa mottagningsanläggningar inrättas i hamnarna. Kommerskollegium — som föreslagit att Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Gävle, Karlshamn, Luleå och Oxelösund skall vara svenska huvudhamnar — har gjort uppskattningar av kostnaderna för mottagningsanläggningarna. Med bortseende från kostnaden för anläggningar för torrlastfartyg i Göteborg och Malmö — där man eventuellt tänkt sig mera omfattande anläggningar på rent affärsmässig basis för fartyg som skall repareras — och för anläggningar i cirka femton mindre oljelastningshamnar har kommerskollegium kommit till ett sammanlagt kostnadsbelopp av omkring 4,5 miljoner kronor, varav 1,5 miljoner kronor för anläggningar till bruk för kusttankfartyg. Till förstnämnda summa bör läggas kostnaderna för anläggningar för torrlastfartyg i Malmö, vars hamnmyndigheter beräknat kostnaden för en sådan anläggning till omkring 750 000 kronor, och i Göteborg, för vars hamn någon motsvarande beräkning ej finnes, samt för kusttankfartyg i de nys nämnda mindre oljelastningshamnarna. Beräkningarna skulle således innebära att anläggningskostnaderna kan röra sig om ett belopp å inemot 7 miljoner kronor. Kommerskollegium har framhållit, att beräkningarna är ungefärliga och grundar sig på summariska uppskattningar. Även från hamnhåll har understrukits att kalkylerna är osäkra. Såväl kommerskollegium som företrädare för hamnarna anser dock att de gjorda uppskattningarna ger en någorlunda rättvisande bild av förhållandena.

Delade meningar råder i frågan om dimensioneringen av oljemottagningsanläggningarna för torrlastfartyg. Konventionen förutsätter att det oljeförorenade vattnet till viss del kan renas ombord å fartygen, så att endast rester därav behöver lämnas i land. Kommerskollegium anser emellertid att vissa äldre fartyg icke lämpligen kan förses med separatorer eller andra anordningar för rening av vattnet, varför mottagningsanläggningarna bör

göras något större än konventionen förutsätter. Från hamnhåll framhålles att det icke finns anledning att gå längre än konventionen i fråga om hamnarnas skyldighet. Jag är ej beredd att nu taga slutlig ställning till denna fråga. Emellertid vill jag framhålla, att de nyss nämnda kostnadsberäkningarna grundar sig på kollegii åsikt om dimensioneringen av anläggningarna. Man torde därför icke behöva befara att frågans slutliga lösning skall medföra att kostnaderna för hamnanläggningarna ej kan hållas inom den förut angivna ramen.

Även om den verkställda utredningen icke ger full klarhet om kostnaderna, är det dock tydligt att erforderliga anläggningar kan komma till stånd för en kostnad, som måste anses rimlig i förhållande till de fördelar som vinnes. Ej heller de investeringsbegränsningar, som för närvarande gäller, torde böra hindra Sverige att åtaga sig de förpliktelser med avseende å hamnanläggningarna som följer av en ratificering av konventionen. Meningsskiljaktighet föreligger icke rörande möjligheterna att medhinna anläggningarna inom tid, som föreskrives i konventionen.

Spörsmålet om behandlingen av de oljerester som lämnas i hamnarna har icke närmare berörts av kommerskollegium. Enligt vad jag inhämtat kan emellertid resterna — i den mån de icke kan finna nyttig användning — förintas genom bränning. Vattenvårdskommittén torde för övrigt ha sin uppmärksamhet riktad på grundvattenförorening genom utsläppande av oljerester.

Ej heller ur annan synpunkt än hittills beaktats har anförts skäl mot att Sverige ratificerar konventionen. I detta sammanhang torde särskilt böra framhållas, att företrädarna för de närmast berörda parterna — redarna, oljebolagen, hamnarna och varven — förklarat sig beredda att vidtaga de åtgärder, som enligt konventionen skulle ankomma på dem.

På grund av vad sålunda anförts förordar jag att ratificering kommer till stånd.

Konventionens ratificering nödvändiggör vissa lagstiftningsåtgärder. I ett följande avsnitt skall jag upptaga denna lagstiftningsfråga till närmare behandling. Redan i detta sammanhang vill jag emellertid beröra vissa av de principer, på vilka lagstiftningen bör vila.

Ratificering medför såsom framgår av det förut anförda att vissa ej alldeles oväsentliga kostnader uppkommer och fråga blir om vem som skall bära dessa kostnader. Det framstår som naturligt att den som begagnar olja och har fördel av oljeförbrukningen också ytterst får stå för kostnaderna för de åtgärder som erfordras för att hindra eller minska de skadliga verkningar, som följer med oljetransporterna och användningen av olja ombord på fartyg. Skäl att låta det allmänna i sista hand svara för någon del av dessa kostnader synes därför ej föreligga. En annan sak är att det ur praktisk synpunkt kan vara lämpligt att allmänna organ får vidtaga vissa åtgärder och också vidkännas utgift därför. I dessa fall bör dock organet äga uppbära ersättning för sin utgift. Utifrån dessa allmänna synpunkter biträder jag kommerskollegii av remissinstanserna utan erinran lämnade förslag att kostna-

derna för anordningarna ombord å fartygen skall bäras av fartygens ägare. Hamnarnas ägare bör svara för kostnaderna för anordningarna där med rätt att genom avgifter från fartygen täcka kostnaderna. De mera speciella anordningar, som erfordras i oljelastningshamnarna och i anslutning till varven, bör ankomma på oljeföretagen respektive varven. Självklart kan det många gånger vara lämpligt, att då i en hamn olika anordningar ankommer på olika intressenter, dessa samverkar och genomför en gemensam anläggning samt fördelar kostnaderna sig emellan.

Härutöver vill jag endast nämna, att frågan om vilka hamnar som skall förklaras vara huvudhamnar torde böra överlämnas till Kungl. Maj:ts prövning. Det är önskvärt och — att döma av remissyttrandena — jämväl troligt att erforderliga anläggningar kommer att inrättas i de av kommerskollegium föreslagna huvudhamnarna utan särskilt beslut av statsmakterna. Självfallet måste dock full klarhet i detta hänseende föreligga i så god tid att anläggningarna medhinnas inom de i konventionen stadgade tidsfristerna.

Det synes lämpligt att uppdraga åt sjöfartsstyrelsen att från svensk sida följa oljeföroreningsproblemet och anvisa lämpliga åtgärder. Huruvida det för detta ändamål är erforderligt att till styrelsen knyta en sakkunnigkrets torde böra bli föremål för närmare övervägande. Därest det skulle befinnas nödigt att tillkalla en sådan krets, torde kostnaden för kretsen intill dess frågan underställts riksdagens prövning kunna bestridas från X huvudtitelns kommittéanslag.

## Lagstiftningsfrågan

### Allmänna synpunkter

#### *Gällande bestämmelser*

Enligt 8 kap. 2 § vattenlagen äger Kungl. Maj:t eller myndighet, som av Kungl. Maj:t utses, meddela erforderliga föreskrifter till förhindrande av att vatten förorenas genom avfall från fartyg. Avfall betyder i lagrummet både sådan olja som omfattas av konventionen och annat som kan vålla vattenförorening. Med stöd av 8 kap. 2 § vattenlagen har genom kungörelse den 17 oktober 1941 länsstyrelserna bemyndigats att utfärda bl. a. föreskrifter till förebyggande av att vatten förorenas genom avfall från fartyg. Över hälften av länsstyrelserna har också meddelat förbud att från fartyg uttömma olja eller annat avfall inom begränsade vattenområden. För överträdelse av sådant förbud har därvid, i allmänhet med stöd av länsstyrelseinstruktionen, föreskrivits böter.

Bestämmelsen i vattenlagen torde endast avse svenskt vattenområde och den synes icke ge befogenhet att ålägga redare att förse fartyg med anordningar mot utflöde av spillolja eller hamnägare att inrätta anläggningar för mottagning av oljehaltig blandning från fartyg. Ej heller sjölagen torde ge sådan befogenhet. Enligt 5 a § denna lag kan Kungl. Maj:t visserligen meddela föreskrifter om utrustning i fartyg men endast såvitt avser sjövärdighet eller ombordvarandes säkerhet eller hälsa.

Enligt hälsovårdsstadgan kan förbud mot utsläppande av olja från fartyg meddelas då så påkallas ur hälsovårdssynpunkt.

### *Kommerskollegium*

Kommerskollegium har såsom förut nämnts upprättat ett förslag till lag om åtgärder till skydd mot vattenförorening genom olja från fartyg. Förslaget har karaktär av en fullmaktslag, som ger Kungl. Maj:t befogenhet att meddela erforderliga föreskrifter mot sådan vattenförorening. Kungl. Maj:t skall sålunda kunna utfärda förbud mot oljeuttömning från fartyg samt föreskriva att fartyg skall vara utrustat med anordning som är ägnad att förhindra utflöde av spillolja i fartyget. Vidare skall skyldighet att föra oljedagbok kunna föreskrivas samt hamnägare kunna åläggas att ombesörja oljemottagningsanläggning för torrlastfartyg. Förslaget innehåller dessutom regler om viss anmälningsskyldighet, om straff för förseelser mot lagen och om forum.

Kommerskollegium har icke berört frågan om den avsedda lagstiftningens förhållande till nyssnämnda bestämmelse i vattenlagen i vidare mån än att kollegium uttalat att lagen icke är avsedd att medföra någon inskränkning i lokala myndigheters befogenhet i fråga om förbud mot förorening inom begränsade områden. Den i lagförslaget innefattade fullmakten för Kungl. Maj:t att förbjuda oljeuttömning är ej inskränkt till endast sådana fartyg, för vilka konventionen gäller. Ej heller har fullmakten begränsats att avse blott havsområden. Kollegium, som uttalar att Kungl. Maj:ts befogenhet att utfärda förbud mot oljeuttömning bör omfatta även svenska inre vattenvägar, har ej närmare behandlat frågan i vad mån nämnda fullmakt bör tillämpas även i fråga om fartyg som ej faller under konventionen.

### *Yttrandena*

Kommerskollegii lagförslag har uttryckligen tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *fiskeristyrelsen* samt av *länsstyrelserna i Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Gävleborgs, Västerbottens* samt *Norrbottens län* ävensom av *Sveriges varvsindustrieförening, Sveriges fartygsbefälsförening, nordiska oljeskadekommitténs svenska avdelning* och *Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund*. Ej heller övriga remissinstanser har gjort några anmärkningar mot grunderna för lagen.

Frågan om lagstiftningen skall ske i form av en fullmaktslag eller genom positiva lagregler har ej berörts i yttrandena. *Sveriges redareförening* har dock framhållit att kollegii förslag, trots att föreningen i yttrande till kollegium motsatt sig att lagens regler göres strängare än konventionens, kan medföra att svenska bestämmelser kommer att införas som går långt utöver konventionen.

*Överståthållarämbetet* samt *länsstyrelserna i Uppsala och Södermanlands län* framhåller att de föreslagna bestämmelserna torde böra samordnas med den förut nämnda regeln i vattenlagen och de med stöd därav utfärdade lokala föreskrifterna.

Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund och nordiska oljeskadekommitténs svenska avdelning anser, att med hänsyn till förekomsten i den svenska kust- och insjötrafiken av tonnage under 500 ton brutto under såväl svensk som utländsk flagg konventionens regler bör tillämpas även på dessa fartyg. Erfarenheten har nämligen visat, att dylika fartyg ofta förorsakat förödande skadegörelse genom oljeutsläpp vid tankrengöringar och ombyte av barlastvatten. En bidragande orsak härtill är att dessa fartyg till skillnad från de oceangående saknar möjligheter och tillfällen att på öppna havet befria sig från oljerester.

Sveriges redareförening har intet emot att, såvitt rör svenskt territorialvatten samt segelbara sjöar och floder, oljeuttömningsförbudet får gälla jämväl för fartyg med ett bruttotonnage under 500 ton. Däremot kan föreningen för sin del icke godtaga, att genom en ensidig svensk lagstiftning konventionsbestämmelserna skulle göras tillämpliga för svenska fartyg under 500 bruttoton i farvatten, där svensk jurisdiktion icke kan tillämpas å utländska fartyg. Härigenom skulle nämligen ett motsatsförhållande uppkomma mellan vissa utländska nationers fartyg och svenska fartyg av ifrågavarande storlek, vilket kan befaras ytterligare komma att skärpa den oförmånliga konkurrens som denna del av den svenska handelsflottan utsättes för. Endast under förutsättning att liknande bestämmelser införes för det mindre tonnaget i övriga med oss konkurrerande sjöfartsnationer, kan föreningen godtaga, att man för att komma till rätta med den oljeuttömning, som i vissa fall göres utanför svenskt territorialvatten från fartyg, vilka ej faller under konventionsbestämmelserna, utfärdar strängare bestämmelser än konventionen kräver. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* samt *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* finner att lagen icke bör gälla fartygen under 500 bruttoton. *Överståthållarämbetet* påpekar att bemyndigandet för Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om förbud mot oljeuttömning i kollegii förslag icke begränsats till svenska fartyg. Utanför svenskt vattenområde kan enligt ämbetets åsikt självfallet de svenska förbudsbestämmelserna bli tillämpliga endast på svenska fartyg. Ämbetet anser det däremot riktigt att dessa bestämmelser, i vad avser svenskt vattenområde, göres tillämpliga å såväl svenska som utländska fartyg. Ett skäl härför är att förbudet då kan tillämpas även å fartyg, som tillhör icke-konventionsländer. Ett annat skäl är att därigenom möjlighet tillskapas att inför svensk domstol beivra å utländskt fartyg inom svenskt vattenområde begången förseelse. Det av kommerskollegium framlagda förslaget torde ock få givas den innebörden att straffansvar i nämnda fall kan utkrävas vid svensk domstol. Ämbetet tillägger att bestämmelserna om fartygs utrustande med anordning, som är ägnad att hindra utflöde av olja, bör begränsas till att avse allenast svenska fartyg. Att utländskt fartyg i svenskt vatten icke är försett med dylik anordning torde icke böra föranleda bestraffning i Sverige; tillfyllest synes vara att oljeuttömning i svenskt vatten är underkastad svensk domsrätt. Sistnämnda uppfattning delas av *länsstyrelsen i Stockholms län*. *Fiskeristyrelsen* har intet att erinra mot att det allmänna förbudet mot att

olja eller oljebemängt vatten uttömmes inom vattenområde förlänas giltighet beträffande alla fartyg, alltså även fiskefartyg, så att möjlighet beredes att beivra skadegörelse genom sådan åtgärd på grund av vårdslöshet eller obetänksamhet från befälhavarnas sida också å dylika fartyg. Då risken för nämnvärd oljeförorening från fiskefartyg och andra jämförliga mindre motorfartyg under normala förhållanden är mycket liten, synes inga föreskrifter vara erforderliga om särskild utrustning till förhindrande av utflöde av spillolja från dessa fartyg. *Länsstyrelsen i Gotlands län* anser att risken för att fiskefartyg och jämförliga mindre fartyg skall föranleda nämnvärd förorening av vattenområde genom olja är obetydlig.

Åtgärder mot oljeskador inom landets inre vattenvägar anser *länsstyrelsen i Uppsala län* vara en angelägenhet av stor vikt.

### *Departementschefen*

Kommerskollegii förslag innebär att de av konventionen aktualiserade lagstiftningsåtgärderna skulle inskränkas till att avse antagande av en lag som ger Kungl. Maj:t befogenhet att utfärda erforderliga föreskrifter. En sådan ordning måste emellertid anses mindre tillfredsställande. Lämpligare är att direkt i lagen upptaga de stadganden som anses behövliga. Helt låter sig detta emellertid icke genomföras. Svensk lagstiftning kan väl göras tillämplig på alla fartyg som uppehåller sig i svenskt territorialvatten men på annat vatten kan den gälla endast i fråga om svenska fartyg. Med hänsyn till rådande konkurrens inom sjöfartsnäringen bör ej för svenska fartyg meddelas strängare föreskrifter i ett ämne, som det här är fråga om, än som gäller för utländska fartyg. Det är ännu ovisst om konventionen ratificeras av så många stater att den kommer att träda i kraft. Med hänsyn till vad nu anförts torde därför principen böra vara att i lagstiftningen upptages materiella regler såvitt rör förhållandena inom svenskt territorialvatten, medan densamma i fråga om annat vatten begränsas till en fullmaktslagstiftning.

Av vad som anförts i föregående avsnitt framgår, att samtliga regler i konventionen ej får omedelbar giltighet efter dess ikraftträdande utan att bestämmelserna skall träda i tillämpning i etapper. Lagstiftningen torde lämpligen redan från början böra givas sådan utformning att den tillgodoser konventionens krav då denna trätt i full tillämpning. Möjlighet bör å andra sidan finnas att intill dess så skett låta vissa bestämmelser i lagen icke gälla.

En samordning mellan de nu aktuella reglerna och de föreskrifter som redan förekommer i vattenlagen bör uppenbarligen komma till stånd. Det lämpligaste synes vara att i ett sammanhang meddela alla regler mot vattenförorening från fartyg och att dessa regler upptages i en särskild lag. De åsyftade stadgandena i vattenlagen, vilka berör fartyg, bör alltså utbrytas ur denna lag. En förutsättning för denna lösning är att den nya lagen blir tillämplig även på de svenska inre vattenvägarna. Mot en sådan ordning har ingen erinran hittills anförts under lagstiftningsärendets handläggning och ej heller jag kan finna att hinder möter mot densamma.

I yttranden från djur- och naturskyddshåll har särskilt påyrkats att olje-

utsläppningsförbud bör gälla även för fartyg under 500 bruttoton. Företrädare för rederinäringen har förklarat sig icke ha någon erinran mot en sådan ordning, såvitt avser svenskt territorialvatten, men har med hänsyn till konkurrenssynpunkter motsatt sig att densamma ensidigt skulle gälla för svenska fartyg å internationellt vatten. Under hänvisning till vad jag i det föregående anfört om svensk lagstiftnings tillämplighet i internationellt hänseende och om den vikt som bör tillmätas konkurrenssynpunkterna ansluter jag mig till den sist angivna meningen. Oljeutsläppningsförbudet bör alltså enligt min mening i princip gälla för alla fartyg inom svenskt territorialvatten, medan det å annat vatten bör äga tillämpning allenast å svenska fartyg om minst 500 bruttoton.

Liknande synpunkter som de nu anförda kan åberopas även i fråga om anordningar mot spilloljeutflöde i fartyg. Då de svenska reglerna härom kommer att gälla endast för svenska fartyg, torde skyldigheten att ha sådana anordningar bära inskränkas att avse fartyg om minst 500 bruttoton.

I enlighet med de riktlinjer som sålunda angivits har inom handelsdepartementet utarbetats förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt lag om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen.

### Detaljutförning

#### Lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

##### 1 §.

Enligt *kommerskollegii* förslag skall Kungl. Maj:t äga utfärda förbud mot att olja eller med olja bemängt vatten från fartyg uttömmes inom svenskt territorialvatten eller eljest inom vattenområde som Kungl. Maj:t bestämmer. Med olja avses enligt förslaget mineralolja. Kollegium uttalar att det icke ansetts lämpligt att i lagen definiera begreppet olja men att det av formella skäl utsagts, att med olja avses mineralolja, d. v. s. vad som med modern teknisk terminologi benämnes petroleumprodukter. Avsikten är att i administrativ väg närmare angiva vilka oljor det är fråga om och vilken oljehalt som skall anses medföra vattenförorening.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* finner att med den avfattning förevarande bestämmelse erhållit i kommerskollegii förslag, förbudet mot vattenförorening även i vad avser skyddszonerna utanför territorialgränsen formellt synes komma att omfatta jämväl alla utländska fartyg. Länsstyrelsen ifrågasätter, huruvida icke uttryckligen bör angivas, att förbudet må i fråga om skyddszonerna utanför territorialgränsen omfatta endast svenska fartyg. Länsstyrelsen tillägger, att med svenskt territorialvatten torde — liksom i kungörelsen den 9 februari 1945 (nr 31) med vissa bestämmelser angående sjötrafiken inom svenskt territorialvatten — avses dels svenska insjöar, vattendrag och kanaler, dels hamnar, hamninlopp och vikar m. m., dels ock till saltsjön eljest hörande vatten inom 4 sjömil från yttersta skäret vid lägsta vattenstånd.

*Svenska petroleum institutet* framhåller att termen »mineralolja» i 1 § lämpligen bör utbytas mot »petroleum och petroleumprodukter» för att komma i samklang med den moderna nomenklaturen på området.

### *Departementschefen*

I förevarande paragraf har huvudreglerna om förbud mot uttömning av olja upptagits. Såsom jag tidigare framhållit bör stadgandet innehålla materiella regler i fråga om svenskt territorialvatten, medan det beträffande vattenområde som ej är svenskt allenast bör innefatta ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda förbud.

Reglerna för svenskt territorialvatten har upptagits i första stycket. Dessa regler bör i första hand innefatta ett förbud mot avsiktlig uttömning av olja i vattenområde. Som jag i det föregående angivit bör förbudet avse alla fartyg oavsett storlek och nationalitet. Från förbudet måste gälla vissa undantag. Denna fråga behandlas vid följande paragraf. Uppenbarligen bör man emellertid också motverka att oljeutflöde sker genom vårdslöshet och tillse att åtgärder vidtages för att hejda oljeutflöde som beror av våda. Detta förutsättes också i konventionen. I lagrummet har därför även föreskrivits att utflöde av olja skall i den mån så är möjligt förhindras. Reglerna har angivits avse vattenområde, som ingår i svenskt territorium. Genom detta uttryckssätt torde tydligt utsägas att förbudet gäller ej blott inom det svenska havsområdet utan även i fråga om de svenska inre vattenvägarna.

I paragrafens andra stycke har behandlats frågan om uttömning och utflöde av olja i vattenområde, som ej ingår i svenskt territorium. Konventionens ikraftträdande medför att vad i första stycket föreskrivits skall tillämpas även inom vissa sådana områden. Genom att lägga i Kungl. Maj:ts hand att bestämma, inom vilka områden första styckets regler skall gälla, uppnås att oljeuttömningsförbudet kan anpassas efter vad konventionen vid varje tidpunkt kräver. Kungl. Maj:ts befogenhet bör innefatta rätt att, som konventionen förutsätter, bestämma olika områden för tankfartyg och andra fartyg. Av skäl som tidigare anförts bör stadgandet i detta stycke endast ha avseende å svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton.

Det synes mig erforderligt att något närmare än som skett i kommerskollegii förslag angiva vilka slag av oljor som åsyftas. I ett tredje stycke i förevarande paragraf har därför stadgats att med olja enligt lagen avses råolja och smörjolja samt tjock dieselolja och annan beständig brännolja. Med uttrycket beständig olja avses att från lagens tillämpning utesluta lättflyktigare oljor, som avdunsta så snabbt att de icke kan anses vålla vattenförorening av någon betydelse. Brännolja är — utom dieselolja — huvudsakligen eldningolja, vare sig den är avsedd för stationära pannor eller såsom fartygsbränsle under benämningen bunkerolja eller liknande. Det synes dock lämpligt att giva Kungl. Maj:t rätt att i administrativ ordning närmare bestämma vilka oljor som faller under förbudet. Tydligen bör lagens föreskrifter gälla ej blott för ren olja utan även för blandningar, vari olja till viss mängd ingår. En regel härom har upptagits i förevarande paragraf, därvid oljekoncentrationen angivits i enlighet med konventionens bestämmelser.

## 2 §.

Frågan om undantag från oljeuttömningsförbudet har *kommerskollegium* ansett skola regleras i den administrativa författning som skulle utfärdas med stöd av fullmaktslagen.

Kommerskollegium har, såsom förut antytts, föreslagit en regel om viss anmälningsskyldighet. Enligt denna skall befälhavare, som av nöd eller liknande orsak nödgats utsläppa olja eller oljebemängt vatten inom hamnområde, omedelbart göra anmälan därom till vederbörande hamnmyndighet. Detsamma skall gälla om olja runnit ut av våda.

I yttrandena har ej framförts anmärkningar mot kommerskollegii förslag rörande undantagen. *Länsstyrelsen i Uppsala län* uttalar dock, att det väl är rimligt att oljeutsläpp är tillåtet såvitt åtgärden avser fartygets säkerhet eller fara för människoliv, men finner oljeutsläpp för att förhindra skada å fartyg eller last försvarlig endast om skadan kan befaras bli mera betydande. Skadeverkningarna i vattnet och på land genom oljeutsläpp kan i jämförelse med skada å fartyg eller last ofta bli högst avsevärda.

Förslaget om anmälningsskyldighet har icke blivit föremål för principiell erinran i yttrandena. *Länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands och Malmöhus län* samt *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* förordar att anmälningsskyldigheten utsträcker till andra vatten än hamnområden. Samma ståndpunkt intar *Stockholms hamnstyrelse*, som tillägger att det av bestämmelserna icke framgår vilken skyldighet som skall åvila hamnarna i anledning av den ifrågasatta anmälningsskyldigheten och icke heller vem som skall bestrida kostnaderna för att förhindra eller minska genom utsläppet uppkomna skador.

*Departementschefen*

Uppenbarligen måste i vissa fall uttömning av olja vara tillåten. Detta gäller i första hand nödsituationer. Enligt allmänna rättsgrundsatser kommer detta att gälla utan att frågan regleras i lagen. Det får ankomma på rättstillämpningen att avgöra om omständigheterna i ett särskilt fall är sådana att uttömningen är försvarlig.

Oljeuttömning bör vidare vara tillåten i sådana fall då uttömningen ej kan väntas medföra någon nämnvärd olägenhet. Detta får anses gälla om uttömning av oljehaltigt slagvatten — d. v. s. det vatten som samlas i fartygets rännstenar och slag — från fartyg under 500 ton samt uttömning av sådant vatten från större fartyg, om det ej innehåller annan olja än smörjolja. Anmärkas må att bestämmelsens olika utformning för fartyg över och under 500 ton sammanhänger med den av mig i det föregående förordade regeln att skyldighet att å fartyg ha anordningar mot spilloljeutflöde endast skall gälla fartyg om minst 500 ton. Vidare får risken för olägenheter vid uttömning av bottensatser anses vara så ringa att uttömning därav bör vara tillåten.

Förutsättning för att oljeuttömningsförbudet i övrigt skall kunna efterlevas är att möjlighet finnes att i hamn avlämna sådan olja som icke kan ut-

släppas utanför skyddszon. Erforderliga oljemottagningsanläggningar för tankfartygens behov kan inrättas utan större svårighet. Förbudet kan sålunda helt genomföras för dessa fartygs del. För övriga fartyg däremot är det för närvarande ej praktiskt möjligt att anordna mottagningsanläggningar i ett så stort antal hamnar, som skulle krävas, därest förbudet för dem gjordes undantagslöst. Många torrlastfartyg är nämligen av säkerhetsskäl nödsakade att medföra barlastvattnet till hamn eller dess närhet, där de måste göra sig av med det i samband med lastning eller bunkring. Och andra fartyg kan endast med stor omgång lägga sin rutt över område, där olja får uttömmas. Förbudet för torrlastfartyg bör därför — i enlighet med konventionen — gälla endast då fartyget är på väg till hamn, svensk eller utländsk, med oljemottagningsanläggning för torrlastfartyg. Avgörande bör härvid vara om tillfredsställande mottagningsanläggning faktiskt finns i hamnen. Oljeuttömning bör alltså vara förbjuden då fartyget är på väg till hamn med sådan mottagningsanläggning, även om hamnen icke förklarats för huvudhamn. Genom administrativa föreskrifter torde böra tillses att det blir offentliggjort vilka svenska hamnar som har mottagningsanläggningar. — Anmärkas må att 3 § öppnar möjlighet att utfärda lokala förbud för sådana svenska vattenområden, som kräver särskilt skydd.

I enlighet med konventionens regler bör uttömning vid resa till hamn utan oljemottagningsanordning och av bottensats ej vara tillåten närmare land än omständigheterna kräver. Det må här anmärkas att räckvidden av denna bestämmelse begränsas av det nyssnämnda förhållandet att fartyg stundom, för att ej förlora sin manövrerbarhet, kan tömma ut barlastvattnet ur brännoljetankarna först i samband med framkomsten till hamn.

Regler i enlighet med vad nu anförts har upptagits i förevarande paragraf.

Vad angår frågan om den av kommerskollegium föreslagna anmälningsskyldigheten, är det väl i och för sig önskvärt att anmälan om oljeuttömning och oljeutflöde sker, så att åtgärder mot skador därav kan vidtagas i god tid. Enligt vad jag inhämtat är det emellertid tveksamt om man utom i undantagsfall har möjligheter att vidtaga effektiva åtgärder för att förhindra olägenheter av olja som kommit ut i vattnet. Så länge en tillfredsställande lösning på detta spörsmål icke föreligger, är anmälningsskyldigheten utan nämnvärd betydelse. Jag har därför ej ansett mig böra förorda att bestämmelse om anmälningsskyldighet införas i lagen. Därest det framdeles skulle visa sig att det likväl är lämpligt att anmälningar göres, kan bestämmelser därom införas i administrativ ordning.

### 3 §.

På sätt i det föregående anförts bör i denna lag upptagas regler även om förbud mot förorening av svenskt territorialvatten genom annat än olja. Ett stadgande härom, som nära överensstämmer med den nu i 8 kap. 2 § vattenlagen intagna motsvarande bestämmelsen, har upptagits i denna paragraf. Stadgandet, som innefattar ett bemyndigande för Kungl. Maj:t, har givits sådan utformning att möjlighet finnes att lokalt förbjuda även sådan oljeuttömning som enligt 2 § är tillåten.

## 4 §.

Enligt *kommerskollegii* förslag skall Kungl. Maj:t äga föreskriva att fartyg skall vara utrustat med anordning som är ägnad att hindra utflöde av spillolja i fartyget, såvida icke inrättning finnes för rening av slagvattnet innan det lämnar fartyget. Kommerskollegium har vidare föreslagit att anordning mot spilloljeutflöde skall, innan den anbringas i fartyg, godkännas och att tillsyn över föreskrifternas efterlevnad skall utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet eller av fartygsinspektör eller av annan särskilt förordnad person. Därtill har kollegium fogat ett stadgande att tillsynsmyndighet, när helst så finnes påkallat eller lämpligt, äger företaga undersökning å fartyg.

Dessa förslag har icke föranlett erinran från remissinstanserna.

*Departementschefen*

I enlighet med principerna för föreliggande lagförslag bör i lagen direkt angivas hur fartyg skall vara utrustade. I överensstämmelse med den bakom kommerskollegii förslag liggande tankegången har föreskrivits att fartyg skall vara utrustat antingen med anordningar till förebyggande av att beständig brännolja utflödar i fartyget eller med inrättning varmed slagvattnet före uttömning kan renas från olja. Av skäl som jag förut angivit har föreskriften inskränkts att gälla svenska fartyg om minst 500 ton. Av uttrycks sättet framgår, att anordningar som avses i paragrafen ej erfordras å torrlastfartyg, som drives med kol eller icke beständiga oljor. Det har bl. a. med hänsyn till utformningen av straffbestämmelserna befunnits lämpligt att sammankoppla föreskriften om hur fartyget skall vara utrustat med ett förbud mot nyttjande av ett fartyg som ej är behörigen utrustat.

Det har icke syntts nödvändigt att föreskriva att anordningar mot spillolja skall godkännas utan ansetts tillräckligt, att närmare föreskrifter om anordningarna utfärdas i administrativ författning eller att fartygsinspektionen eller dess chefsmyndighet antingen i mera allmän form eller för särskilt fall meddelar anvisningar för deras utförande. Föreskrifter bör kunna meddelas även i fråga om sådan separator eller anordning av annat slag för rening av slagvatten, vars förekomst medför att anordningar mot spilloljeutflöde ej kräves. De bestämmelser om tillsyn, som kommerskollegium föreslagit och som bör gälla även i fråga om separatorer m. m., kan lämpligen givas genom en hänvisning till lagen om tillsyn å fartyg. Det är uppenbart att sådant förbud mot fartygs nyttjande, som enligt tillsynslagen kan utfärdas då fartyg icke är i sjövärdigt skick, icke kan föranledas enbart av brist i fråga om anläggningar, som avses i denna paragraf.

## 5 §.

*Kommerskollegii* förslag innehåller i fråga om anläggningar i hamn för mottagande av oljerester att i allmän hamn, som Konungen bestämmer, skall till bruk för andra fartyg än tankfartyg finnas anordning som möjliggör för fartygen att utan onödigt uppehåll avlämna sådant oljehaltigt bar-

last- eller tankspolvatten som fartyget icke på annat sätt lagligen kunnat befria sig från. Denna bestämmelse äsyftar bl. a. att med full tydlighet ut-säga att skyldigheten icke omfattar sådana anläggningar som kan erfordras till bruk för de oceangående tankfartygen eller för rengöring av oljetankarna i vare sig tankfartyg eller torrlastfartyg. Härtill har fogats en föreskrift enligt vilken det, om sådant förordnande meddelats, åligger hamnens ägare att ombesörja att anordningen kommer till stånd och att därvid ställa sig till efterrättelse de föreskrifter Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kan komma att utfärda. Tillika föreslås att innehavare av mottagningsanordning skall äga uppbära skälig avgift för dess nyttjande samt att, där så prövas nödigt, myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer må fastställa taxa för dylika avgifter.

*Hamndirektionen i Hälsingborg* har betecknat det som önskvärt att begreppet »anordningar» något närmare preciseras endera i lagtexten eller i kommentarerna till densamma så att såväl anordningarnas omfattning som det med desammas rätta funktion förenade ansvaret blir klart avgränsat mellan hamnägaren och fartygets redare. Ett annat begrepp som enligt direktionen bör förtydligas är »utan onödigt uppehåll». Oklarhet kan nämligen råda om huruvida härmed äsyftas anordningarnas placering inom hamnområdet eller anläggningarnas kapacitet.

Förslaget om bestämmande av taxa för avgifter för nyttjande av mottagningsanordningarna möter invändningar från hamnhåll. *Svenska hamnförbundet* finner det tveksamt, vilken rättslig karaktär ifrågavarande avgifter äger. Att i de fall då kommun uttager avgift, som här sagts, densamma kan betraktas som en avgift på den allmänna rörelsen, som enligt 74 § kommunallagen skall fastställas av Kungl. Maj:t, synes förbundet riktigt. Möjligen skulle avgiften kunna anses vara en hamnavgift, i vilket fall avgiften skulle fastställas i den ordning som gäller för hamntaxor, d. v. s. enligt 1950 års kungörelse av kommerskollegium eller, efter sjöfartsstyrelsens tillkomst, av denna myndighet. Men avgiften torde även — och det synes vara mest sannolikt — kunna anses vara av privaträttslig natur och utgöra ersättning för tjänster, som hamnen gör sjöfarten. Med detta betraktelsesätt kan det icke vara fråga om taxa av sådan art att den skall fastställas av någon myndighet. Enligt *Stockholms hamnstyrelses* mening bör ifrågavarande ersättning i första hand vara att uppfatta såsom en privaträttslig avgift och sålunda i likhet med de avgifter, vilka eljest uppbäres av kommunen för tjänstbarheter och nyttigheter, icke vara föremål för fastställelse. *Drätselkammaren i Hälsingborg, Umeå stads hamndirektion* — som påpekar, att vederbörande hamnägare bestämmer taxor för kranars och truckars användning, vattenleveranser och dylikt — samt *stadsfullmäktige i Norrköping* uttalar sig i samma riktning. *Göteborgs hamnstyrelse* finner förslaget i denna del medföra risk för att kommande förhandlingar mellan hamnstyrelsen, varven och oljebolagen i syfte att i Göteborg skapa en gemensam oljereningsanläggning för alla typer av fartyg kommer att försvåras genom den osäkerhet, som eventuellt kan komma att uppstå beträf-

fande möjligheterna att förränta och amortera de avsevärda kapitalbelopp, som erfordras för en anläggning av den i Göteborgs hamn föreslagna storleksordningen. Av dessa skäl föreslår styrelsen, att regeln att taxa skall bestämmas av myndighet utgår eller alternativt att den kompletteras med en föreskrift av innebörd att, där sådan anordning äges och drives av hamnförvaltning och varv eller oljebolag gemensamt, hamnförvaltningen äger fastställa skälig avgift för anordningens nyttjande. *Stadsfullmäktige i Malmö* anför, att förslaget lämnar helt öppet, efter vilka grunder prövningen skall ske och vem som skall göra denna prövning. Man får utgå från att hamnarna i alla fall skall erhålla full täckning för sina anläggnings- och driftskostnader. Ett klarläggande härutinnan antingen i själva lagtexten eller i förarbetena synes påkallat.

#### *Departementschefen*

Genom ratifikation av konventionen åtager sig Sverige en förpliktelse att tillse att i landets större hamnar finnes anläggningar för mottagning av olja från torrlastfartyg. Såsom jag förut framhållit bör det ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma i vilka hamnar sådana anläggningar skall finnas och även hur anläggningarna skall vara beskaffade. Nyssnämnda förpliktelse synes — ehuru skäl finns till antagande att utsedda hamnar utan ingripande från statsmakterna skall förses med erforderliga anläggningar — böra motsvaras av en lagfäst befogenhet för Kungl. Maj:t att på hamnägarens bekostnad ombesörja inrättande och drivande av dylik anläggning.

Såsom jag tidigare framhållit kan frågan om anläggningarnas dimensionering icke nu slutgiltigt avgöras. Lagen torde emellertid böra innehålla en ram, inom vilken Kungl. Maj:t eller lämplig myndighet kan för varje särskilt fall meddela de nödvändiga föreskrifterna. Befogenheten bör därför ge möjlighet att föreskriva anläggning som kan mottaga även oljehaltigt tankspol- eller barlastvatten från bränsletankar. Den bör däremot icke avse tankfartyg. Självfallet skall större dimensioner icke föreskrivas än vad som i varje fall kan anses erforderligt. Föreskrifterna bör i fråga om såväl anläggningarnas placering som deras kapacitet så utformas, att fartygen kan avlämna oljan utan onödigt uppehåll.

Förevarande paragraf har utformats i enlighet med vad nu sagts.

Beträffande taxefrågan anser jag, såsom tidigare torde ha framgått, att hamnarna skall äga täcka sina kostnader för anläggningarnas inrättande och drivande genom att av vederbörande fartyg uttaga skäliga avgifter för anläggningarnas nyttjande. Avgifterna är enligt min mening av den art att hamnägarna kan utan särskild föreskrift i lagen uttaga dem och att fastställelse av taxa rörande avgifterna icke erfordras. Någon bestämmelse om avgifterna har därför ej intagits i lagen.

#### 6 §.

*Kommerskollegii* förslag innehåller föreskrift att oljedagbok skall föras å svenskt fartyg som Kungl. Maj:t bestämmer och att den skall vara upprättad

enligt formulär som fastställs av kollegium. Förslaget innehåller icke någon inskränkning i skyldigheten att föra oljedagbok men kollegium uttalar att skyldigheten bör gälla för, utom de fartyg å vilka konventionen äger tillämpning, sådana fartyg som i övrigt kommer att vara underkastade förbud mot oljeförörening, exempelvis de mindre kusttankfartygen. Förslaget innehåller vidare regler om vem som skall föra dagboken och vad som skall antecknas i den. Enligt förslaget skall envar vars rätt är därav beroende äga erhålla utdrag av dagboken. Dagboken skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning.

Under remissbehandlingen har i princip erinringar ej riktats mot förslaget. Dock anser *fiskeristyrelsen*, att även om uttömningsförbudet göres tillämpligt å fiskerifartyg och andra jämförliga mindre motorfartyg, föreskrifter icke erfordras om förande av oljedagbok å dessa fartyg. *Länsstyrelsen i Uppsala län* ifrågasätter om icke den tid av minst två år, under vilken oljedagboken skall förvaras av redaren, är väl kort. Och *Sveriges redareförening* ger uttryck för viss tvekan beträffande nödvändigheten av att föra särskild oljedagbok. Föreningen anser det böra övervägas, huruvida icke de uppgifter, som skall ingå i oljedagboken, lika väl kan införas i maskindagboken eller beträffande vissa uppgifter berörande tankfartyg i skeppsdagboken.

### *Departementschefen*

Syftet med oljedagboken är att möjliggöra kontroll av att föreskrifterna till motverkande av oljeförörening iakttages. Då erfarenheten visar, att de förbud som utfärdats av länsstyrelserna hittills i stor omfattning blivit verkninglösa på den grund att det sällan gått att utröna vem som tömt ut olja i strid mot förbud, får reglerna om oljedagboken anses vara av stor vikt. Skyldigheten att föra dagbok torde för närvarande böra begränsas till tankfartyg och till andra fartyg med en dräktighet av minst 500 bruttoton. Med hänsyn till att frågan, huruvida torrlastfartyg under 500 bruttoton vållar oljeförörening i mera betydande omfattning, är oviss, torde dock Kungl. Maj:t böra medgivas rätt att utsträcka skyldigheten även till dessa fartyg i den omfattning som finnes erforderlig.

Ansvar för att oljedagboken föres bör åvila fartygets befälhavare. Detta torde böra utsägas i lagen. Närmare föreskrifter om oljedagboken och dess förande — bl. a. beträffande frågorna om förhållandet mellan skeppsdagboken och oljedagboken samt hur länge oljedagboken skall förvaras — torde få utfärdas av Kungl. Maj:t eller underordnad myndighet.

Däremot torde rätten för de övervakande myndigheterna att taga del av dagboken, vilken rätt bör finnas jämväl i fall då misstanke om någon överträdelse från fartygets sida ej föreligger, böra inskrivas i lagen. Konventionen föreskriver att myndighet i utländsk stat, i vars hamn fartyget befinner sig, skall äga granska oljedagboken och påfordra att befälhavaren bestyrker riktigheten av utdrag ur den. Syftet härmed är att den utländska staten skall kunna åstadkomma att förseelse mot konventionen från far-

tygets sida bestraffas i flaggstaten, därvid utdraget ur dagboken skall tjäna som bevis. Skyldighet i angivna hänseenden bör alltså åläggas befälhavare på svenskt fartyg och befälhavare på utländskt fartyg, då det befinner sig i svensk hamn. Skyldigheten, såvitt rör utländska fartyg, har därvid icke begränsats till konventionsländernas fartyg.

#### 7 §.

*Kommerskollegium* föreslår att befälhavare, som bryter mot förbudet att utsläppa olja, skall straffas med dagsböter. Samma straff föreslås för befälhavaren om fartyg nyttjas utan anordning mot utflöde av spillolja. I dessa båda fall föreslås att redare skall dömas som om förseelsen vore begången av honom själv, där ej omständigheterna gör det sannolikt att förseelsen skett utan hans vetskap och vilja. *Kommerskollegium* yttrar att det torde få förutsättas att domstolarna vid straffmätningen tar hänsyn till de mycket stora skador som kan vållas genom oljeförorening och till de betydande kostnader som redaren kan spara genom att oljerester lämpas överbord på förbjudet område i stället för att fartyget med måhända avsevärd tidsspilla föres till område där oljeuttömning är tillåten. För försummelse med avseende på oljedagbokens förande föreslår kollegium penningböter.

*Överståthållarämbetet* framhåller att frågan om samordning mellan straffrättsligt förfarande här i landet och framställning till utländsk makt om rättsligt förfarande därstädes icke berörts. Att svenskt straffanspråk förfaller beträffande förseelse, som på svensk framställning bestraffats i utlandet, anser ämbetet vara naturligt men det bör måhända utsägas. Frågan huruvida svenskt straffanspråk förfaller även i sådana fall då åtalsframställning till utländsk makt avvisats eller vederbörande frikänts av utländsk domstol finner ämbetet böra beröras.

*Hamndirektionen i Luleå* upplyser att för överträdelse av nu gällande förbud i vissa fall så ringa antal dagsböter utdömts, att det uppenbarligen varit ekonomiskt gynnsamt att länsa ut det oljehaltiga barlastvattnet och betala böterna för förseelsen. *Hamndirektionen* anser därför, att betydande bötesstraff bör kunna utdömas för brott mot lagen. Enligt *svenska naturskyddsföreningens* mening bör frihetsstraff ingå i strafflatituden för överträdelse av förbudet att släppa ut olja och för nyttjande av fartyg som ej är försett med föreskrivna anordningar mot spilloljeutflöde.

*Stockholms hamnstyrelse* anser att det föreslagna straffet för förseelse i fråga om oljedagboken bör höjas till dagsböter.

#### *Departementschefen*

Straffansvar bör drabba envar som i strid mot lagen uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd för att förhindra att olja utflödar. Detsamma bör gälla för den som bryter mot lokal föreskrift enligt 3 § till förhindrande av vattenförorening. Vidare bör man i straffrättslig väg kunna ingripa mot befälhavare som nyttjar ej behörigen utrustat fartyg eller som gör sig skyldig till försummelse med avseende å oljedagbokens förande. Vid överträdelse

av förbudet mot oljeuttömning och mot nyttjande av fartyg, som ej är behörigen utrustat, bör även redaren vara underkastad straffansvar. Förutsättningen härför bör dock i enlighet med nu tillämpade straffrättsliga principer vara att förseelsen skett med hans vilja och vetskap.

Vid bestämmande av strafflatituderna för förseelser mot lagen bör beaktas att det, om endast låga bötesstraff utdömes, kan ur ekonomisk synpunkt för en redare vara fördelaktigt att bryta mot oljeuttömningsförbudet. Det synes därför ej tillräckligt med en straffskala som endast innehåller böter. Jag har övervägt att införa någon form av förverkande av ett penningbelopp som motsvarar redarens ekonomiska fördel av förseelsen. Mot en sådan regel — vars lämpliga utformning för övrigt erbjuder betydande svårigheter — kan emellertid åberopas att den endast sällan skulle drabba utländska redare. Jag har i stället stannat för att föreslå införande av frihetsstraff. Denna ståndpunkt synes stå i god överensstämmelse med lagstiftningen på likartade områden. Jag får sålunda hänvisa till 13 kap. 11 § andra stycket vattenlagen och 11 kap. 13 § strafflagen. I förevarande paragraf har i enlighet med det sagda straffet för den som i strid mot lagen uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd mot oljeutflöde samt för den som bryter mot lokalt uttömningsförbud bestämts till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. I sammanhanget må anmärkas att dessa gärningar motverkas jämväl därav att de enligt allmänna rättsprinciper medför skyldighet för den felande att utgiva ersättning för uppkommen skada.

Övriga förseelser — nyttjande av ej behörigen utrustat fartyg och försummelse i fråga om oljedagboken — är av lindrigare art och straffskalan för dem torde böra bestämmas till dagsböter.

Den av överståthållarämbetet berörda frågan om förhållandet mellan svenska och utländska åtgärder mot lagöverträdare bör enligt min mening lösas enligt allmänna straffrättsliga principer.

#### 8 §.

Mål om ansvar enligt förevarande lag torde böra upptagas vid sjörättsforum.

#### 9 §.

I enlighet med principerna i konventionen torde från lagens tillämpning böra undantagas sådana kronans fartyg som ej är registrerade, d. v. s. ej är avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller för resandes fortskaffande. Undantaget kommer att avse främst örlogsfartygen men även bl. a. lotsfartyg. Jag förutsätter emellertid att lagens regler i princip skall iakttagas av dessa fartyg. Detta kan lämpligen åvägbringas genom i administrativ ordning utfärdade bestämmelser.

Lagens regler skall icke inverka på hälsovårdsmyndigheternas rätt att då så erfordras ur sanitär synpunkt meddela föreskrifter som går längre än lagen. Erinran härom har intagits i denna paragrafs andra stycke.

## Ikraftträdandebestämmelserna

*Kommerskollegium* föreslår att lagen skall träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Remissinstanserna har ej uttalat sig härom.

I detta sammanhang torde dock böra nämnas, att i särskilda skrivelser hemställan gjorts om provisoriska åtgärder före genomförandet av konventionen av innebörd, att anvisningar skall utfärdas för provisoriska oljemottagningsanläggningar i hamnarna, förbud meddelas för oljeutsläppning i svenskt territorialvatten och föreskrifter givas om oljedagbok. Samma yrkanden har i yttrandena över kommerskollegii förslag gjorts av *svenska naturskyddsföreningen* samt av *nordiska oljeskadekommitténs svenska avdelning* och *Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund*, av vilka de båda sistnämnda institutionerna därjämte — liksom *länsstyrelsen i Stockholms län* — föreslår att den föreslagna statens oljeskyddsnämnd snarast inrättas. Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* uttalar sig för provisoriska föreskrifter rörande oljeutsläppning och oljedagbok.

*Departementschefen*

Vid lagens ikraftträdande blir det i 1 § första stycket stadgade förbudet omedelbart tillämpligt å tankfartyg. Ikraftträdandet bör därför uppskjutas så länge att erforderliga mottagningsanläggningar i hamnarna för dessa fartyg hinner inrättas. Detta torde kunna ske till den 1 januari 1957. I fråga om torrlastfartygen medför det i 2 § första stycket under b) medgivna undantaget att lagens regler om oljeuttömning i svenskt område — utom den i 2 § andra stycket stadgade skyldigheten att tömma ut olja så långt från land som omständigheterna kräver samt befogetheten att meddela lokala föreskrifter — träder i tillämpning först i den mån oljemottagningsanläggningar för dessa fartyg inrättas. Utom svenskt område är oljeuttömning tillåten intill dess Kungl. Maj:t meddelar bestämmelser enligt 1 § andra stycket. Sådana bestämmelser avses kunna meddelas att gälla inom olika områden och från olika tidpunkter för tankfartyg och andra fartyg. Särskilda övergångsbestämmelser i dessa hänseenden är därför ej erforderliga. Däremot torde ikraftträdandet av reglerna om utrustning i fartyg och det därmed sammanhängande förbudet mot uttömning av slagvatten som innehåller annan olja än smörjolja böra ske vid en något senare tidpunkt än den 1 januari 1957. Det torde därför böra ankomma på Kungl. Maj:t att förordna om nämnda bestämmelsers ikraftträdande.

Med den utformning som i det föregående förordats i fråga om lagen och dess ikraftträdandebestämmelser synes frågan om provisoriska åtgärder väsentligen ha förlorat i betydelse. Måhända kan det vara önskvärt att ålägga fartygen att redan före den 1 januari 1957 föra oljedagbok. Föreskrifter härom torde kunna meddelas av Kungl. Maj:t utan stöd av lag och det torde få bli beroende av fortsatt övervägande om dylika föreskrifter skall utfärdas före lagens ikraftträdande. Jag vill dessutom erinra om att redan

enligt gällande lagstiftning förbud mot oljeuttömning kan meddelas för de delar av svenskt territorialvatten, där sådant nu ej gäller. Detta spørsmål ankommer i första hand på länsstyrelserna.

#### **Lagen om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen**

Ändringen i detta lagrum innebär att den däri nu upptagna bestämmelsen rörande vattenförorening genom avfall från fartyg uteslutits och ersatts med en erinran om att angående åtgärder mot vattenförorening från fartyg är särskilt stadgat. Även denna lag torde böra träda i kraft den 1 januari 1957.

I enlighet med vad sålunda anförts föreligger förslag till

- 1) *lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg; samt*
- 2) *lag om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen.*

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslagen, av den lydelse bilaga B<sup>1</sup> till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 rege-  
ringsformen angivna ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

**Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.**

Ur protokollet:  
*Gunnar Grönvall*

<sup>1</sup> Av denna bilaga har här uteslutits det under 2) upptagna lagförslaget, vilket är likalydande med motsvarande vid propositionen fogade lagförslag.

## Bilaga A

(Översättning)

**The International Convention for  
the Prevention of Pollution of  
the Sea by Oil, 1954**

London, May 12, 1954

The Governments represented at the International Conference on Pollution of the Sea by Oil held in London from 26th April, 1954, to 12th May, 1954,

Desiring to take action by common agreement to prevent pollution of the sea by oil discharged from ships, and considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries, who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows: —

*Article I*

(1) For the purposes of the present Convention, the following expressions shall (unless the context otherwise requires) have the meanings hereby respectively assigned to them, that is to say: —

“The Bureau” has the meaning assigned to it by Article XXI;

“Discharge” in relation to oil or to an oily mixture means any discharge or escape howsoever caused;

“Heavy diesel oil” means marine diesel oil, other than those distillates of which more than 50 per cent. by volume distils at a temperature not exceeding 340° C. when tested by A.S.T.M. Standard Method D. 158/53;

“Mile” means a nautical mile of 6080 feet or 1852 metres;

“Oil” means crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, and “oily” shall be construed accordingly.

**Internationell konvention till för-  
hindrande av havsvattnets förore-  
ning genom olja**

London den 12 maj 1954

De på den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, vilken avhållits i London från den 26 april 1954 till den 12 maj 1954, representerade regeringarna,

vilka önska gemensamt träffa anstalter till förhindrande av förorening av havsvattnet genom oljeuttömning från fartyg, och som anse detta ändamål bäst kunna vinnas genom avslutande av en konvention,

hava för den skull utsett undertecknade befullmäktigade ombud, vilka, efter att hava företett sina fullmakter, som befunnits i god och behörig form, överenskommit om följande:

*Artikel I*

1. Vid tillämpningen av denna konvention skola nedanstående uttryck, såvida ej annat följer av sammanhanget, förstås sålunda:

»Sekretariatet» har den betydelse som anges i artikel XXI;

»Uttömning», då det gäller olja eller oljehaltig blandning, betyder varje uttömning eller utflöde, oberoende av orsaken;

»Tjock dieselolja» betyder andra marina dieseloljor än sådant destillat, varav mer än 50 volymprocent destillerar vid en temperatur av högst 340° C, när proven företagas enligt A.S.T.M. standardmetod;

»Mil» betyder en sjömil om 6 080 fot eller 1 852 meter;

»Olja» betyder råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja; »oljahaltig» skall förstås i överensstämmelse härmed.

(2) For the purposes of the present Convention the territories of a Contracting Government mean the territory of the country of which it is the Government and any other territory for the international relations of which the Government is responsible and to which the Convention shall have been extended under Article XVIII.

### Article II

The present Convention shall apply to sea-going ships registered in any of the territories of a Contracting Government, except

- (i) ships for the time being used as naval auxiliaries;
- (ii) ships of under 500 tons gross tonnage;
- (iii) ships for the time being engaged in the whaling industry;
- (iv) ships for the time being navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the Lachine Canal at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

### Article III

(1) Subject to the provisions of Articles IV and V, the discharge from any tanker, being a ship to which the Convention applies, within any of the prohibited zones referred to in Annex A to the Convention in relation to tankers of—

- (a) oil;
- (b) any oily mixture the oil in which fouls the surface of the sea, shall be prohibited.

For the purposes of this paragraph the oil in an oily mixture of less than 100 parts of oil in 1,000,000 parts of the mixture shall not be deemed to foul the surface of the sea.

(2) Subject to the provisions of Articles IV and V, any discharge into the sea from a ship, being a ship to which the Convention applies and not being a tanker, of oily ballast water or tank washings shall be made as far as practicable from land. As from a date three years after the date on which the Convention comes into force, paragraph (1) of this Article shall apply to ships other

2. I denna konvention avses med en fördragsslutande regerings territorium det lands territorium för vilket den är regering och varje annat territorium för vars internationella förbindelser regeringen är ansvarig och vilket konventionen enligt artikel XVIII må ha utvidgats att omfatta.

### Artikel II

Denna konvention skall äga tillämpning å sjögående fartyg, registrerat i ett territorium som hör under en fördragsslutande regering, med undantag för

- 1) marina hjälpfartyg, när de användas såsom sådana;
- 2) fartyg under 500 ton brutto;

3) valfångstfartyg, när de användas såsom sådana;

4) fartyg som befara de Stora Sjöarna i Nordamerika jämte deras förbindelseleder och tillflöden så långt öster ut som till Lachinekanalens nedre mynning vid Montreal i provinsen Quebec i Canada.

### Artikel III

1. Med de begränsningar, som följa av bestämmelserna i artiklarna IV och V, är det förbjudet för tankfartyg å vilket konventionen äger tillämpning att inom någon av de i bilaga A angivna zonerna uttömma

- a) olja,
- b) oljehaltig blandning som förorenar havsytan.

Vid tillämpningen av denna bestämmelse skall oljan i en oljehaltig blandning med mindre än 100 delar olja på 1 miljon delar vätska icke anses förorena havsytan.

2. Med de begränsningar, som följa av bestämmelserna i artiklarna IV och V, skall varje uttömning i havet från ett fartyg, å vilket konventionen äger tillämpning och som icke är ett tankfartyg, av oljehaltigt ballastvatten eller tankspolvatten ske så långt från land som det är praktiskt möjligt. Efter förloppet av tre år från dagen för konventionens ikraftträdande skall vad i första stycket

than tankers as it applies to tankers, except that:—

(a) the prohibited zones in relation to ships other than tankers shall be those referred to as such in Annex A to the Convention; and

(b) the discharge of oil or of an oily mixture from such a ship shall not be prohibited when the ship is proceeding to a port not provided with such reception facilities as are referred to in Article VIII.

(3) Any contravention of paragraphs (1) and (2) of this Article shall be an offence punishable under the laws of the territory in which the ship is registered.

#### Article IV

(1) Article III shall not apply to:—

(a) the discharge of oil or of an oily mixture from a ship for the purpose of securing the safety of the ship, preventing damage to the ship or cargo, or saving life at sea; or

(b) the escape of oil, or of an oily mixture, resulting from damage to the ship or unavoidable leakage, if all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the leakage for the purpose of preventing or minimising the escape;

(c) the discharge of sediment:—

(i) which cannot be pumped from the cargo tanks of tankers by reason of its solidity; or

(ii) which is residue arising from the purification or clarification of oil fuel or lubricating oil,

provided that such discharge is made as far from land as is practicable.

(2) In the event of such discharge or escape as is referred to in this Article a statement shall be made in the oil record book required by Article IX of the circumstances of and reason for the discharge.

i denna artikel sägs angående tankfartyg äga motsvarande tillämpning beträffande andra fartyg, dock att

a) de förbjudna zoner som skola gälla för andra fartyg än tankfartyg äro de zoner som för dessa fartyg äro särskilt angivna i bilaga A; och

b) det icke skall vara förbjudet att uttömma olja eller oljehaltig blandning från sådant fartyg, då fartyget befinner sig på resa till en hamn som icke är utrustad med sådana mottagningsanordningar som omförmålas i artikel VIII.

3. Överträdelse av styckena 1 och 2 i artikel III skall vara straffbar efter lag i det territorium där fartyget är registrerat.

#### Artikel IV

1. Artikel III skall icke äga tillämpning å

a) uttömning av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som sker med hänsyn till fartygets säkerhet, för att förhindra skada å fartyg eller last eller för att rädda människoliv till sjöss;

b) utflöde av olja eller oljehaltig blandning föranlett av skada å fartyget eller oundvikligt läckage, om alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits, i syfte att förebygga eller minska utflödet, sedan skadan inträffat eller läckaget upptäckts;

c) uttömning av bottensats,

1) som icke kan utpumpas från lasttankar i tankfartyg på grund av dess fasta konsistens, eller

2) som utgöres av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja,

under förutsättning att sådan uttömning sker så långt från land som det är praktiskt möjligt.

2. Sker sådan uttömning eller sådant utflöde som omhandlats i denna artikel, skola i den i artikel IX föreskrivna oljejournalen införas uppgifter rörande orsaken och omständigheterna i övrigt.

*Article V*

Article III shall not apply to the discharge from the bilges of a ship: —

(a) of any oily mixture during the period of twelve months following the date on which the Convention comes into force in respect of the territory in which the ship is registered;

(b) after the expiration of such period, of an oily mixture containing no oil other than lubricating oil.

*Article VI*

The penalties which may be imposed in pursuance of Article III under the law of any of the territories of a Contracting Government in respect of the unlawful discharge from a ship of oil or of an oily mixture into waters outside the territorial waters of that territory shall not be less than the penalties which may be imposed under the law of that territory in respect of the unlawful discharge of oil or of an oily mixture from a ship into such territorial waters.

*Article VII*

As from a date twelve months after the present Convention comes into force in respect of any of the territories of a Contracting Government all ships registered in that territory shall be required to be so fitted as to prevent the escape of fuel oil or heavy diesel oil into bilges the contents of which are discharged into the sea without being passed through an oily-water separator.

*Article VIII*

As from a date three years after the present Convention comes into force in respect of any of the territories of a Contracting Government, that Government shall ensure the provision in each main port in that territory of facilities adequate for the reception, without causing undue delay to ships, of such residues from oily ballast water and tank washings as would remain for disposal by ships, other than tankers, using the port, if the water had been separated by the use of an oily-water separator, a settling tank or otherwise. Each Contracting

*Artikel V*

Artikel III skall icke gälla beträffande uttömning från ett fartygs rännstenar

a) av oljehaltig blandning av något slag under en tidrymd av tolv månader efter den dag, då konventionen träder i kraft i förhållande till det territorium där fartyget är registrerat;

b) efter utgången av nämnda tid av oljehaltig blandning som icke innehåller annan olja än smörjolja.

*Artikel VI*

Straff, som till fullföljd av artikel III stadgas i något territorium som tillhör en fördragsslutande regering såsom påföljd för olaglig uttömning från fartyg av olja eller oljehaltig blandning i havet utanför territorialvattnet, må icke vara lindrigare än straff som enligt lag i samma territorium må kunna för motsvarande förseelse utmätas inom territorialvattnet.

*Artikel VII*

Tolv månader efter den dag då konventionen trätt i kraft för ett territorium tillhörande en fördragsslutande regering skola alla fartyg som äro registrerade i ett sådant territorium vara försedda med anordning av beskaffenhet att hindra brännolja eller tjock dieselolja att rinna ner i rännsten vars innehåll länsas ut i havet utan att först passera en separator för oljehaltigt vatten.

*Artikel VIII*

Det åligger varje fördragsslutande regering att tillse att tre år efter den dag, då konventionen trätt i kraft för ett territorium, som tillhör densamma, i varje större hamn i sådant territorium finnas anordningar till bruk för andra fartyg än tankfartyg som möjliggöra för fartygen att utan onödigt uppehåll befria sig från sådana rester av oljehaltigt ballastvatten eller tankspolvatten som kunna vara kvar, sedan vattnet passerat en separator för oljeblandat vatten, en settlingstank eller annan anordning. Varje fördragsslutande regering skall tid

Government shall from time to time determine which ports are the main ports in its territories for the purposes of this Article, and shall notify the Bureau in writing accordingly indicating whether adequate reception facilities have been installed.

#### Article IX

(1) There shall be carried in every ship to which the Convention applies an oil record book (whether as part of the ship's official log-book or otherwise) in the form specified in Annex B to the present Convention. The appropriate entries shall be made in that book, and each page of the book, including any statement under paragraph (2) of Article IV, shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and by the master of the ship. The written entries in the oil record book shall be in an official language of the territory in which the ship is registered, or in English or French.

(2) The competent authorities of any of the territories of a Contracting Government may inspect on board any such ship while within a port in that territory the oil record book required to be carried in the ship in compliance with the provisions of the Convention, and may make a true copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which purports to have been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's oil record book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. Any action by the competent authorities under this paragraph shall be taken as expeditiously as possible and the ship shall not be delayed.

#### Article X

(1) Any Contracting Government may furnish to the Contracting Government in the territory of which a ship is registered particulars in writing of evidence that any provision of the Convention has been contravened in respect of that ship, wheresoever the alleged con-

after annan bestämma vilka hamnar som i denna artikels mening skola anses såsom större hamnar och skriftligen underätta sekretariatet om huruvida erforderliga anordningar för oljemottagning hava blivit inrättade i sagda hamnar.

#### Artikel IX

1. Å varje fartyg som omfattas av konventionen skall finnas en oljejournal (antingen som en del av fartygets officiella skeppsdagbok eller av annan karaktär) av den form bilaga B till konventionen utvisar. Tillbörliga anteckningar skola göras i journalen, och varje journalsida, så ock anteckning som avses i mom. 2 av artikel IV, skall undertecknas av den eller dem av befälet som hava ansvaret för de vidtagna åtgärderna ävensom av befälhavaren. Anteckningarna i oljejournalen skola vara avfattade på det officiella språket i det territorium där fartyget är registrerat eller på engelska eller franska.

2. Vederbörande myndigheter i varje territorium som tillhör en fördragsslutande regering äga rätt att, när ett fartyg befinner sig i en hamn inom territoriet, granska den oljejournal som enligt konventionen skall finnas ombord och att taga avskrift av varje anteckning i journalen ävensom att fordra att befälhavaren bestyrker avskriftens riktighet. Varje sådan av befälhavaren till riktigheten bestyrkt avskrift skall i vilken som helst rättssak kunna åberopas som bevis för sakförhållande varom anteckning gjorts i journalen. Åtgärd som av myndighet vidtages med stöd av denna bestämmelse skall äga rum så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjes.

#### Artikel X

1. Varje fördragsslutande regering äger tillstålla den fördragsslutande regeringen i det territorium där ifrågakommande fartyg är registrerat skriftlig anmälan om överträdelse av konventionen, närhelst bevis föreligger för att någon bestämmelse däri åsidosatts av fartyget.

travention may have taken place. If it is practicable to do so, the competent authorities of the former Government shall notify the master of the ship of the alleged contravention.

(2) Upon receiving such particulars the latter Government shall investigate the matter, and may request the former Government to furnish further or better particulars of the alleged contravention. If the Government in the territory of which the ship is registered is satisfied that sufficient evidence is available in the form required by law to enable proceedings against the owner or master of the ship to be taken in respect of the alleged contravention, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, and shall inform the other Contracting Government and the Bureau of the result of such proceedings.

#### Article XI

Nothing in the present Convention shall be construed as derogating from the powers of any Contracting Government to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the Convention relates or as extending the jurisdiction of any Contracting Government.

#### Article XII

Each Contracting Government shall send to the Bureau and to the appropriate organ of the United Nations: —

(a) the text of laws, decrees, orders and regulations in force in its territories which give effect to the present Convention;

(b) all official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the provisions of the Convention, provided always that such reports of summaries are not, in the opinion of that Government, of a confidential nature.

#### Article XIII

Any dispute between Contracting Governments relating to the interpretation or application of the present Con-

oavsett var den påstådda överträdelsen må hava ägt rum. Där så lämpligen kan ske, skall den förstnämnda regeringens behöriga myndigheter jämväl underrätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelsen.

2. Den regering som mottagit sådana upplysningar skall undersöka saken och har rätt att anmoda den förstnämnda regeringen att inkomma med närmare upplysningar om den påstådda överträdelsen. Om regeringen i det territorium i vilket fartyget är registrerat anser tillräckliga skäl föreligga för ett rättsligt förfarande gentemot fartygets ägare eller befälhavare med anledning av den påstådda förseelsen, skall den föranstalta om att sådant förfarande inledes så snart som möjligt och i sinom tid underrätta den andra fördragsslutande regeringen ävensom sekretariatet om resultatet därav.

#### Artikel XI

Ingen bestämmelse i denna konvention må tolkas såsom en inskränkning i någon fördragsslutande regerings befogenheter inom dess egen jurisdiktion med avseende å något förhållande som beröres av konventionen eller såsom en utvidgning av någon fördragsslutande regerings jurisdiktion.

#### Artikel XII

Varje fördragsslutande regering skall tillställa sekretariatet och Förenta Nationernas vederbörande organ

a) texten till lagar, förordningar, instruktioner och reglementen som gälla i dess territorier och som röra genomförandet av denna konvention;

b) alla officiella redogörelser eller sammandrag av sådana, i den mån de innehålla upplysning om resultatet av tillämpningen av bestämmelser i denna konvention, allt för så vitt regeringen icke anser dem vara av konfidentiell natur.

#### Artikel XIII

Twist mellan fördragsslutande regeringar rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, som icke

vention which cannot be settled by negotiation shall be referred at the request of either party to the International Court of Justice for decision unless the parties in dispute agree to submit it to arbitration.

#### Article XIV

(1) The present Convention shall remain open for signature for three months from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance.

(2) Governments may become parties to the Convention by—

(i) signature without reservation as to acceptance;

(ii) signature subject to acceptance followed by acceptance; or

(iii) acceptance.

(3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Bureau, which shall inform all Governments that have already signed or accepted the Convention of each signature and deposit of an acceptance and of the date of such signature or deposit.

#### Article XV

(1) The present Convention shall come into force twelve months after the date on which not less than ten Governments have become parties to the Convention, including five Governments of countries each with not less than 500,000 gross tons of tanker tonnage.

(2)—(a) For each Government which signs the Convention without reservation as to acceptance or accepts the Convention before the date on which the Convention comes into force in accordance with paragraph (1) of this Article it shall come into force on that date. For each Government which accepts the Convention on or after that date, it shall come into force three months after the date of the deposit of that Government's acceptance.

(b) The Bureau shall, as soon as possible, inform all Governments which have signed or accepted the Convention of the date on which it will come into force.

kan lösas genom förhandling, skall på begäran av endera parten hänskjutas till Internationella domstolen för avgörande, med mindre parterna enas om att hänskjuta tvisten till avgörande genom skiljedomsförfarande.

#### Artikel XIV

1. Konventionen står öppen för underskrift under tre månader från dags dato och är därefter öppen för anslutning.

2. Regering kan bli deltagare i konventionen genom

1) underskrift utan förbehåll om anslutning;

2) underskrift med förbehåll om anslutning, åtföljd av anslutning; eller

3) anslutning.

3. Anslutning sker genom deponering av ett anslutningsinstrument hos sekretariatet, som skall underrätta alla regeringar som redan hava undertecknat eller tillträtt konventionen om varje underskrift eller anslutning samt om dagen härför.

#### Artikel XV

1. Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag, då den tillträtts av minst tio regeringar av vilka fem representera länder ettvarrt med ett tankfartygstonnage om minst 500 000 registerton brutto.

2. a) För varje regering som underskrivit konventionen utan förbehåll om anslutning eller som tillträtt konventionen före den dag, då konventionen träder i kraft i enlighet med mom. 1 i denna artikel, träder den i kraft den dagen. För varje regering som tillträder konventionen på eller efter den dagen träder den i kraft tre månader efter den dag, då regeringen deponerat sitt anslutningsinstrument.

b) Sekretariatet skall så snart som möjligt underrätta alla regeringar som hava undertecknat eller tillträtt konventionen om dagen för konventionens ikraftträdande.

## Article XVI

(1) Upon the request of any Contracting Government a proposed amendment of the present Convention shall be communicated by the Bureau to all Contracting Governments for consideration.

(2) Any amendment communicated to Contracting Governments for consideration under paragraph (1) of this Article shall be deemed to have been accepted by all Contracting Governments and shall come into force on the expiration of a period of six months after it has been so communicated, unless any one of the Contracting Governments shall have made a declaration not less than two months before the expiration of that period that it does not accept the amendment.

(3)—(a) A conference of Contracting Governments to consider amendments of the Convention proposed by any Contracting Government shall be convened by the Bureau upon the request of one-third of the Contracting Governments.

(b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority vote of the Contracting Governments represented shall be communicated by the Bureau to all Contracting Governments for their acceptance.

(4) Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph (3) of this Article shall come into force for all Contracting Governments, except those which before it comes into force make a declaration that they do not accept the amendment, twelve months after the date on which the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Governments.

(5) Any declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Bureau which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the declaration.

(6) The Bureau shall inform all signatory and Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which such amendments shall come into force.

## Artikel XVI

1. Förslag om ändring av denna konvention skall på begäran av fördragsslutande regering av sekretariatet meddelas samtliga fördragsslutande regeringar för övervägande.

2. Ändring som enligt mom. 1 av denna artikel meddelats de fördragsslutande regeringarna för övervägande skall anses hava blivit godkänd av alla fördragsslutande regeringar och skall träda i kraft vid utgången av en tid av sex månader efter dagen för meddelandet, försåvitt icke någon av de fördragsslutande regeringarna minst två månader före utgången av denna tid har tillkännagivit, att den icke godkänner ändringen.

3. a) På begäran av en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna skall sekretariatet kalla de fördragsslutande regeringarna till en konferens för övervägande av sådan ändring i konventionen som föreslagits av någon fördragsslutande regering.

b) Ändring som på en dylik konferens antages med två tredjedels majoritet av de representerade regeringarna, skall av sekretariatet meddelas samtliga fördragsslutande regeringar för godkännande.

4. Ändring som enligt mom. 3 av denna artikel meddelats de fördragsslutande regeringarna för godkännande, skall träda i kraft för samtliga fördragsslutande regeringar tolv månader efter den dag då den godkänts av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna, utom för dem av de fördragsslutande regeringarna som före ikraftträdandet förklarat sig icke godkänna ändringen.

5. Förklaring enligt denna artikel skall ske skriftligen till sekretariatet, som har att underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om mottagandet av densamma.

6. Sekretariatet skall underrätta alla regeringar som undertecknat konventionen och alla fördragsslutande regeringar om varje ändring som träder i kraft enligt denna artikel samt om dagen för ikraftträdandet.

## Article XVII

(1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiration of a period of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(2) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Bureau, which shall notify all the Contracting Governments of any denunciation received and of the date of its receipt.

(3) A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Bureau.

## Article XVIII

(1)—(a) Any Government may, at the time of signature or acceptance of the present Convention, or at any time thereafter, declare by notification in writing given to the Bureau that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

(b) The Convention shall, from the date of the receipt of the notification, or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territories named therein.

(2)—(a) Any Contracting Government which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may, at any time after the expiration of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, give notification in writing to the Bureau, declaring that the Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(b) The Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification twelve months, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Bureau.

(3) The Bureau shall inform all Contracting Governments of the extension of the Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension

## Artikel XVII

1. Vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna må uppsäga konventionen när som helst efter utgången av en tid av fem år, räknat från den dag då konventionen trätt i kraft för samma regering.

2. Uppsägning skall ske genom skriftligt meddelande till sekretariatet, som har att underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om varje uppsägning och om dagen för mottagandet därav.

3. Uppsägning träder i kraft tolv månader efter det att sekretariatet mottagit densamma eller vid den senare tidpunkt som må vara angiven i uppsägningen.

## Artikel XVIII

1. a) Varje regering må vid undertecknandet av eller anslutningen till konventionen eller när som helst därefter genom skriftligt meddelande till sekretariatet förklara, att konventionen skall utsträckas till att gälla för territorium för vars internationella förbindelser regeringen svarar.

b) Från dagen för mottagandet av förklaringen eller från annan tidpunkt som må vara angiven i förklaringen skall konventionen utsträckas till att gälla för territorium som nämnts i förklaringen.

2. a) Fördragsslutande regering som avgivit förklaring enligt mom. 1 i denna artikel må när som helst efter utgången av en tid av fem år, räknat från den dag då konventionen utsträckts till att gälla för något territorium, genom skriftligt meddelande till sekretariatet förklara, att konventionen skall upphöra att gälla för territorium som nämnts i sådan förklaring.

b) Konventionen skall upphöra att gälla för dylikt territorium tolv månader efter mottagandet av meddelandet eller vid den senare tidpunkt som må vara angiven däri.

3. Sekretariatet skall underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om konventionens utsträckning till något territorium enligt mom. 1 av denna artikel samt om upphörande därav enligt mom.

under paragraph (2) of this Article, stating in each case the date from which the Convention has been, or will cease to be, so extended.

#### *Article XIX*

(1) In case of war or other hostilities, a Contracting Government which considers that it is affected, whether as a belligerent or as a neutral, may suspend the operation of the whole or any part of the present Convention in respect of all or any of its territories. The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Bureau.

(2) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall in any event terminate it as soon as it ceases to be justified under paragraph (1) of this Article. Notice of such termination shall be given immediately to the Bureau by the Government concerned.

(3) The Bureau shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

#### *Article XX*

As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Bureau with the Secretary-General of the United Nations.

#### *Article XXI*

The duties of the Bureau shall be carried out by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland unless and until the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation comes into being and takes over the duties assigned to it under the Convention signed at Geneva on the 6th day of March, 1948, and thereafter the duties of the Bureau shall be carried out by the said Organisation.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in London this twelfth day of May, 1954, in English and French, both texts being equally authoritative, in a single copy, which shall be deposited

2 av denna artikel, varvid i varje fall skall angivas dagen för utsträckningen eller dess upphörande.

#### *Artikel XIX*

1. I händelse av krig eller andra fiendligheter må en fördragsslutande regering, som i egenskap av vare sig krigförande eller neutral makt anser sig berörd därav, suspendera hela eller någon del av konventionen i förhållande till alla eller något av dess territorier. Om sådan åtgärd skall regeringen omedelbart underrätta sekretariatet.

2. Regeringen må när som helst bringa suspensionen att upphöra och skall i vart fall upphäva densamma så snart den icke längre kan anses berättigad jämlikt mom. 1 av denna artikel. Meddelande om sådant upphörande skall omedelbart lämnas till sekretariatet.

3. Sekretariatet skall underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om suspension eller upphävande av suspension enligt denna artikel.

#### *Artikel XX*

Så snart konventionen trätt i kraft, skall sekretariatet låta registrera den hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

#### *Artikel XXI*

Sekretariatets åligganden skola ombesörjas av regeringen i Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland, med mindre och intill dess att den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen kommer till stånd och träder i funktion i enlighet med den i Genève den 6 mars 1948 undertecknade konventionen; därefter skola sekretariatets åligganden utföras av sagda organisation.

Till bekräftelse härav hava undertecknade befullmäktigade ombud tecknat sina namn under denna konvention.

Som skedde i London den 12 maj 1954 i engelsk och fransk text, båda autentiska, i ett enda exemplar som skall förvaras hos sekretariatet, vilket skall till-

with the Bureau and of which the Bureau shall transmit certified copies to all signatory and Contracting Governments.

ställa alla regeringar som undertecknat konventionen och alla fördragsslutande regeringar bestyrkta avskrifter därav.

(Signatures)

(Underskrifter)

## ANNEX A

### PROHIBITED ZONES

(1) Subject to paragraph (3) of this Annex, the prohibited zones in relation to tankers shall be all sea areas within 50 miles from land, with the following exceptions: —

#### (a) *The Adriatic Zones*

Within the Adriatic Sea the prohibited zones off the coasts of Italy and Yugoslavia respectively shall each extend for a distance of 30 miles from land, excepting only the island of Vis. When the present Convention has been in force for a period of three years the said zones shall each be extended by a further 20 miles in width unless the two Governments agree to postpone such extension. In the event of such an agreement the said Government shall notify the Bureau accordingly not less than three months before the expiration of such period of three years and the Bureau shall notify all Contracting Governments of such agreement.

#### (b) *The North Sea Zone*

The North Sea Zone shall extend for a distance of 100 miles from the coasts of the following countries: —

Belgium  
Denmark  
the Federal Republic of Germany  
the Netherlands  
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,  
but not beyond the point where the limit of a 100-mile zone off the west coast of Jutland intersects the limit of the 50-mile zone off the coast of Norway.

#### (c) *The Atlantic Zone*

The Atlantic Zone shall be within a line drawn from a point on the Green-

## BILAGA A TILL KONVENTIONEN

### FÖRBUDNA ZONER

1. Med förbehåll för bestämmelserna i mom. 3 i denna bilaga utgöras de förbjudna zonerna för tankfartyg av allt havsområde inom ett avstånd av 50 mil från land med följande undantag:

#### a) *Adriatiska zonerna*

I Adriatiska havet utanför den italienska och den jugoslaviska kusten, ön Vis dock undantagen, sträcka sig de förbjudna zonerna 30 mil från land. När denna konvention varit i kraft under en tid av tre år, skall bredden av zonerna ökas med ytterligare 20 mil, såvida icke de båda regeringarna enas om att uppskjuta utvidgningen. Ifall en sådan överenskommelse ingås, skola de båda regeringarna underrätta sekretariatet minst tre månader före utgången av treårsperioden, varpå sekretariatet skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om överenskommelsen.

#### b) *Nordsjözonen*

Nordsjözonen sträcker sig 100 mil från kusten av följande länder:

Belgien  
Danmark  
Förenade Konungariket Storbritanien och Norra Irland  
Holland

Tyska Förbundsrepubliken,  
dock icke bortom den punkt där gränsen för 100-milszonen utanför Jyllands västkust skär gränsen för 50-milszonen utanför den norska kusten.

#### c) *Atlantiska zonen*

Atlantiska zonen utgöres av det område som befinner sig innanför en linje

wich meridian 100 miles in a north-northeasterly direction from the Shetland Islands; thence northwards along the Greenwich meridian to latitude 64° north; thence westwards along the 64th parallel to longitude 10° west; thence to latitude 60° north, longitude 14° west; thence to latitude 54° 30' north, longitude 30° west; thence to latitude 44° 20' north, longitude 30° west; thence to latitude 48° north, longitude 14° west; thence eastwards along the 48th parallel to a point of intersection with the 50-mile zone off the coast of France. Provided that in relation to voyages which do not extend seawards beyond the Atlantic Zone as defined above, and which are to ports not provided with adequate facilities for the reception of oily residue, the Atlantic Zone shall be deemed to terminate at a distance of 100 miles from land.

*(d) The Australian Zone*

The Australian Zone shall extend for a distance of 150 miles from the coasts of Australia, except off the north and west coasts of the Australian mainland between the point opposite Thursday Island and the point on the west coast at 20° south latitude.

(2) Subject to paragraph (3) of this Annex the prohibited zones in relation to ships other than tankers shall be all sea areas within 50 miles from land with the following exceptions: —

*(a) The Adriatic Zones*

Within the Adriatic Sea the prohibited zones off the coasts of Italy and Yugoslavia respectively shall each extend for a distance of 20 miles from land, excepting only the island of Vis. After the expiration of a period of three years following the application of prohibited zones to ships other than tankers in accordance with paragraph (2) of Article III the said zones shall each be extended by a further 30 miles in width unless the two Governments agree to postpone such extension. In the event of such an agreement the said Governments shall notify the Bureau accordingly not less than three months before the expiration of

dragen på nedan angivet sätt från en punkt på Greenwich-meridianen 100 mil i nord-nord-ostlig riktning från Shetlandsöarna: först mot norr längs med Greenwich-meridianen till 64° nordlig bredd; därifrån mot väster längs med 64:de breddgraden till 10° västlig längd; därifrån till 60° nordlig bredd, 14° västlig längd; därifrån till 54°30' nordlig bredd, 30° västlig längd; därifrån till 44°20' nordlig bredd, 30° västlig längd; därifrån till 48° nordlig bredd, 14° västlig längd; därifrån mot öster längs med 48:de breddgraden till skärningspunkten med 50-milszonen utanför Frankrikes kust. Med avseende å resor innanför den sålunda angivna Atlantiska zonen till hamnar, som icke äro utrustade med erforderliga anordningar för mottagning av oljerester, skall den Atlantiska zonen anses upphöra på ett avstånd av 100 mil från land.

*d) Australiska zonen*

Australiska zonen sträcker sig 150 mil utanför Australiens kuster med undantag av det australiska fastlandets norra och västra kuster mellan en punkt mittför Torsdagsön och en punkt på västra kusten vid 20° sydlig bredd.

2. Med förbehåll för bestämmelserna i mom. 3 i denna bilaga, utgöras de förbjudna zonerna för andra fartyg än tankfartyg av allt havsområde inom ett avstånd av 50 mil från land med följande undantag:

*a) Adriatiska zonerna*

I Adriatiska havet utanför den italienska och den jugoslaviska kusten, ön Vis dock undantagen, sträcka sig de förbjudna zonerna 20 mil från land. Efter utgången av en treårsperiod från införandet av de förbjudna zonerna för andra fartyg än tankfartyg i överensstämmelse med mom. 2 i artikel III skall bredden av zonerna ökas med ytterligare 30 mil, såvida icke de båda regeringarna enas om att uppskjuta utvidgningen. Ifall en sådan överenskommelse ingås, skola de båda regeringarna underrätta sekretariatet minst 3 månader före utgången av treårsperioden, varpå sekretariatet skall underrätta alla fördrags-

such period of three years, and the Bureau shall notify all Contracting Governments of such agreement.

*(b) The North Sea and Atlantic Zones*

The North Sea and Atlantic Zones shall extend for a distance of 100 miles from the coasts of the following countries: —

Belgium  
Denmark  
the Federal Republic of Germany  
Ireland  
the Netherlands  
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,  
but not beyond the point where the limit of a 100-mile zone off the west coast of Jutland intersects the limit of the 50-mile zone off the coast of Norway.

(3)—(a) Any Contracting Government may propose: —

(i) the reduction of any zone off the coast of any of its territories;

(ii) the extension of any such zone to a maximum of 100 miles from any such coast,

by making a declaration to that effect and the reduction or extension shall come into force after the expiration of a period of six months after the declaration has been made, unless any one of the Contracting Governments shall have made a declaration not less than two months before the expiration of that period that its interests are affected either by reason of the proximity of its coasts or by reason of its ships trading in the area, and that it does not accept the reduction or extension, as the case may be.

(b) Any declaration under this paragraph shall be made by a notification in writing to the Bureau which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the declaration.

slutande regeringar om överenskommelsen.

*b) Zonerna i Nordsjön och Atlanten*

Nordsjözonen och Atlantiska zonen sträcka sig 100 mil från kusten av följande länder:

Belgien  
Danmark  
Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland  
Holland  
Irland  
Tyska Förbundsrepubliken,  
dock icke bortom den punkt där gränsen för 100-milszonen utanför Jyllands västkust skär gränsen för 50-milszonen utanför den norska kusten.

3. a) Varje fördragsslutande regering må föreslå

1) inskränkning av zon utanför kusten av något av dess territorier eller

2) utvidgning av sådan zon till högst 100 mil från sådan kust,

genom att avgiva en förklaring av sådant innehåll, varpå inskränkningen eller utvidgningen träder i kraft efter utgången av en tid av sex månader efter förklaringens avgivande, för såvitt icke någon av de fördragsslutande regeringarna minst två månader före utgången av denna period avgiver en förklaring om att dess intressen trädas för när antingen på grund av närbelägenheten av dess kuster eller på grund av att dess fartyg befara området, och att den av denna anledning icke kan godkänna inskränkningen eller utvidgningen.

b) Förklaring jämlikt detta stycke skall ske skriftligen till sekretariatet, som har att underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om mottagandet av densamma.

## BILAGA B TILL KONVENTIONEN

### Formulär till oljejournal

(se s. 52 och 53)

## Formulär till oljejournal

### I. För tankfartyg

Datum för införing					
a. <i>Ballastning och uttömning av ballast från lasttankar</i>					
1. Tanknummer .....					
2. Oljetyp som senast förvarats i tanken(arna) .....					
3. Datum och plats för ballastning .....					
4. Datum och tidpunkt för uttömning av ballastvatten .....					
5. Fartygets uppehållsort eller position .....					
6. Ungefärlig mängd oljeförorenat vatten överfört till sloptank(ar) .....					
7. Nummer på sloptank(ar) .....					
b. <i>Rengöring av lasttankar</i>					
8. Nummer på rengjord(a) tank(ar) .....					
9. Oljetyp som senast har förvarats i tankén(arna) .....					
10. Nummer på sloptank(ar) dit tankspolvatten överförts .....					
11. Datum och tidpunkt för rengöring .....					
c. <i>Settling i sloptank(ar) och uttömning av vatten</i>					
12. Nummer på sloptank(arna) .....					
13. Settlingperiod (i timmar) .....					
14. Datum och tidpunkt för uttömning av vatten .....					
15. Fartygets uppehållsort eller position .....					
16. Ungefärlig mängd oljerester .....					
d. <i>Bortskaffande av oljerester från sloptank(ar) och andra förvaringsställen</i>					
17. Datum och sätt för bortskaffandet .....					
18. Fartygets uppehållsort eller position .....					
19. Förvaringsställen och ungefärlig mängd .....					

..... Underskrift av för åtgärden(erna) ansvarig(a) befälsperson(er)

..... Underskrift av befälhavaren

II. För andra fartyg än tankfartyg

Datum för införing					
a. Ballastning eller rengöring under resa av brännoljetankar					
1. Tanknummer .....					
2. Oljetyp som senast förvarats i tanken(arna) .....					
3. Datum och plats för ballastning.....					
4. Datum och tidpunkt för uttömning av ballast- eller spolvatten .....					
5. Fartygets uppehållsort eller position.....					
6. Uppgift om separator nyttjats; i jakande fall anges tiden härför ..					
7. Förvaring ombord av kvarhållna oljerester.....					
b. Bortskaffande från fartyget av oljerester från brännoljetankar och andra förvaringsställen					
8. Datum och sätt för bortskaffandet .....					
9. Fartygets uppehållsort och position .....					
10. Förvaringsställen och ungefärlig mängd .....					

..... Underskrift av för åtgärden(erna) ansvarig(a) befälsperson(er)  
 ..... Underskrift av befälhavaren

III. För alla fartyg

Datum för införing					
Uttömning eller utflöde av olja som skett oavsikligt eller tillfälligtvis					
1. Datum och tidpunkt för händelsen .....					
2. Fartygets uppehållsort eller position .....					
3. Ungefärlig mängd och oljetyp.....					
4. Omständigheterna vid uttömningen eller utflödet jämte allmänna anmärkningar .....					

..... Underskrift av för åtgärden(erna) ansvarig(a) befälsperson(er)  
 ..... Underskrift av befälhavaren

## Resolutioner

### Resolution nr 1

#### *Fullständigt undvikande så snart som möjligt av uttömning av beständiga oljor i havet*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat som följer:

Konferensen har konstaterat, att många länders kuster och kustfarvatten äro allvarligt utsatta för oljeförorening. Den orsakar stor skada på kuster och stränder med hinder för bad och annan hälsosam rekreation såsom följd och inverkar menligt på turistindustrin, medför död och ödeläggelse för fågellivet och annan fauna och har sannolikt skadliga verkningar för fisken och de havsorganismer varav den lever. I många länder är man i vida kretsar i hög grad oroad över omfattningen av detta problem och dess fortgående ökning.

Föroreningen orsakas av beständiga oljor, d. v. s. råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja. Även om det icke finns något avgörande bevis för att dessa oljor förbliva under obegränsad tid på havsytan, kvarbliva de i allt fall där under mycket lång tid och kunna föras mycket avsevärda sträckor av strömmar, vind och rörelser i vattenytan och avlagras på stränderna. Mycket stora mängder av beständiga oljor släppas regelbundet ut i havet av tankfartyg efter rengöring av tankar och genom utpumpning av oljebemängt ballastvatten. Torrlastfartyg som pläga föra ballastvatten i sina brännoljetankar släppa likaledes ut oljehaltigt ballastvatten i havet, och även detta ger upphov till förorening. Beträffande tankfartyg är det praktiskt möjligt att förfara så, att deras oljerester kunna behållas ombord och uttömmas i mottagningsanordningar i oljelastningshamnar eller reparationshamnar. Förorening som härrör från uttömning av ballastvatten från torrlastfartyg kan minskas eller förhindras genom installation av effektiva separatorer för oljehaltigt vatten eller på annat sätt, såsom genom att i hamnarna inrätta erforderliga mottagningsanordningar för oljerester.

Den enda fullt effektiva metoden att förhindra oljeförorening, som man känner till, är att fullständigt undvika uttömning av beständiga oljor i havet, och det finns, såsom ovan angivits, medel som möjliggöra att till stor del uppnå detta mål.

Ehuru konferensen har kommit till den slutsatsen att det för närvarande icke är möjligt att bestämma någon tidpunkt från vilken uttömning av beständiga oljor i havet skulle helt och hållet upphöra, anser den dock att fullständigt undvikande av uttömning av sådana oljor — med vissa nödvändiga undantag — bör iakttagas från tidigast möjliga tidpunkt. Konferensen riktar en kraftig uppmaning till alla regeringar och andra berörda organ att göra allt vad de kunna för att skapa nödiga förutsättningar för genomförandet av ett sådant förbud genom att tillse att erforderliga mottagningsanordningar åvägabringas i de större hamnarna liksom att fartygen förses med behövliga inrättningar. Konferensen är av den uppfattningen, att en ny konferens bör hållas inom tre år med uppgift att på nytt granska frågan i ljuset av vunna erfarenheter rörande verkningarna av de av denna konferens anbefallda åtgärderna.

### Resolution nr 2

*Tillämpning av konventionens principer, så långt rimligen och lämpligen kan ske, på fartyg för vilka konventionen icke gäller*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat,

att regeringarna i länder som ansluta sig till förevarande konvention ävenledes böra, genom lagstiftning eller på annat sätt, bringa konventionens bestämmelser i tillämpning, så långt detta rimligen och lämpligen kan ske, på alla slag av sjögående fartyg som äro registrerade i deras territorier eller som tillhöra dem men som icke äro underkastade konventionens bestämmelser, d. v. s. krigsfartyg samt andra oregistrerade fartyg, när de användas såsom marina hjälpfartyg, fartyg om mindre än 500 registerton brutto, så ock valfångstfartyg, när de användas såsom sådana.

### Resolution nr 3

*Främjande av tillkomsten av effektiva separatorer för oljehaltigt vatten och deras installering ombord ävensom utarbetande av en specifikation för dessa*

Den internationella konferensen om förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat,

att regeringarna i länder som ansluta sig till förevarande konvention böra främja tillkomsten av effektiva separatorer för oljehaltigt vatten ävensom deras installering ombord i fartygen; de böra också utarbeta en specifikation över de krav som sådana separatorer böra uppfylla.

### Resolution nr 4

*Mottagningsanordningar för oljerester i reparationshamnar och oljelastningshamnar*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat, att

1) erforderliga anordningar böra vidtagas i reparationshamnar för mottagning av oljerester från tankfartyg och torrlastfartyg;

2) därest mottagningsanordningar för oljerester icke inrättats av andra organ, böra vederbörande oljebolag så snart som möjligt inrätta mottagningsanordningar i de oljelastningshamnar för vilka de ansvara och där sådana anordningar ännu icke finnas i erforderlig utsträckning, detta i synnerhet i oljelastningshamnar varifrån råolja utskleppas.

### Resolution nr 5

*Utarbetande av handledningar till undvikande av oljeförorening*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat,

att regeringarna böra föranstalta om utarbetande, publicering och distribuering av en eller flera handböcker till vägledning för dem som tjänstgöra ombord i fartyg, registrerade i deras territorier, ävensom för personal som i land tager befattning med lastning och lossning av olja. Dessa handböcker skola innehålla upplysning om de försiktighetsåtgärder som äro

nödvändiga för att undvika förorening av havsvattnet genom olja, däribland sådana som äro erforderliga för att sätta fartygen i stånd att uppfylla bestämmelserna i denna konvention. Exemplar av sådana publikationer skola tillställas Förenta Nationerna.

#### Resolution nr 6

##### *Åtgärder i avvaktan på konventionens ikraftträdande*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat,

att regeringarna i avvaktan på konventionens ikraftträdande omedelbart böra vidtaga åtgärder, genom lagstiftning eller på annat sätt, för att säkerställa

a) fartygets förseende, där så är nödvändigt, med anordningar ägnade att förhindra att brännolja och sådan tjock dieselolja som avses i konventionen rinner ner i rännsten vars innehåll länsas ut i havet utan att först passera en separator för oljehaltigt vatten;

b) inrättande i ökad utsträckning av mottagningsanordningar för oljerester i de hamnar där sådana anordningar för närvarande äro otillräckliga;

c) efterföljd av övriga principer i konventionen, så långt detta rimligen och lämpligen kan ske.

#### Resolution nr 7

##### *Upprättande av nationella oljeskyddskommittéer*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat,

att regeringarna böra upprätta nationella kommittéer med uppgift att följa utvecklingen av oljeföroreningsproblemet och anvisa praktiska åtgärder för dess lösning ävensom att ombesörja nödiga utredningar.

#### Resolution nr 8

##### *Insamling och spridning av tekniska upplysningar om oljeföroreningen genom försorg av Förenta Nationernas vederbörande organ*

Den internationella konferensen angående förorening av havsvattnet genom olja, 1954, har beslutat,

att Förenta Nationerna, som redan har haft frågan om oljeföroreningen under övervägande, bör anmodas åtaga sig att insamla, undersöka och sprida uppgifter om oljeförorening i olika länder och i synnerhet tekniska upplysningar om anordningar i hamnar för mottagning av oljerester och om resultatet av utredningar rörande oljeföroreningsproblemet i allmänhet; ävensom att fortlöpande ägna problemet uppmärksamhet.

## Bilaga B

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om åtgärder mot vattenförorening från fartyg**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I vattenområde, som ingår i svenskt territorium, må olja icke uttömmas. Utflöde av olja från fartyg i sådant vattenområde skall i den mån så är möjligt förhindras.

Vidkommande annat vattenområde äger Konungen bestämma att vad i första stycket sägs skall gälla i fråga om svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller beträffande vissa slag av sådana fartyg.

Med olja förstås i denna lag råolja och smörjolja samt tjock dieselolja och annan beständig brännolja enligt vad Konungen därom närmare föreskriver. Vad i lagen sägs om olja skall ock gälla oljehaltig blandning, vilken till minst en tiotusendel utgöres av olja som nyss sagts.

2 §.

Utän hinder av vad i 1 § stadgas må uttömmas

a) oljehaltigt slagvatten, dock, såvitt avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, endast därest vattnet icke innehåller annan olja än smörjolja;

b) olja från fartyg, som ej är tankfartyg, då fartyget är på väg till hamn utan sådan mottagningsanläggning, som i 5 § sägs; samt

c) bottensats, som utgöres av rester från rening av brännolja eller smörjolja eller som härrör från tankfartygs lasttank och är av så fast beskaffenhet att den ej kan pumpas ur tanken.

Uttömning, som avses under b) och c), må dock ej ske närmare land än omständigheterna kräva.

3 §.

Konungen eller myndighet, som Konungen utser, äger för visst i svenskt territorium ingående vattenområde meddela bestämmelser till förebyggande av att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg, som ej är olja, eller genom uttömning, som avses i 2 §.

4 §.

Svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton må ej nyttjas till sjöfart med mindre det är utrustat antingen med anordningar till förebyggande av att beständig brännolja utflödar i fartyget eller med inrättning, varmed slagvattnet före uttömning kan renas från olja. Närmare föreskrifter om sådan utrustning meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen utser.

Tillsyn å efterlevnaden av vad sålunda stadgas skall utövas enligt bestämmelserna i lagen om tillsyn å fartyg.

## 5 §.

I allmän hamn, som Konungen bestämmer, skall finnas anläggning för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg, som ej är tankfartyg. Närmare föreskrifter rörande sådan anläggning meddelas av Konungen eller myndighet, som Konungen utser.

Underlåter hamnens ägare att inrätta och driva anläggning som i första stycket avses, äger Konungen eller myndighet, som Konungen utser, att på ägarens bekostnad ombesörja att anläggningen inrättas och drives.

## 6 §.

Å svenskt tankfartyg, så ock å annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton skall av befälhavaren eller under hans tillsyn av annan föras oljedagbok enligt närmare föreskrifter av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer. Konungen äger förordna att oljedagbok skall, i den omfattning som finnes erforderlig, föras även i andra fall.

Polismyndighet och tillsynsmyndighet enligt lagen om tillsyn å fartyg ävensom tull- och lotsmyndighet samt, då fartyget befinner sig i utländsk hamn, vederbörande utländska myndighet äga taga del av oljedagboken och på begäran erhålla av befälhavaren till riktigheten bestyrkt utdrag därav.

Vad i andra stycket sägs skall ock gälla beträffande oljedagbok eller motsvarande anteckningar å utländskt fartyg, då fartyget befinner sig i svensk hamn.

## 7 §.

Den som i strid mot denna lag uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd till förhindrande av att olja utflödar, så ock den som bryter mot bestämmelse utfärdad med stöd av 3 § straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Befälhavare, vilken icke iakttagit bestämmelse i 4 eller 6 § eller föreskrift som utfärdats med stöd av någon av nämnda paragrafer, straffes med dagsböter.

Uttömmes olja i strid mot denna lag eller nyttjas fartyg i strid mot 4 § eller med stöd därav meddelad föreskrift, ansvarar fartygets redare för gärningen liksom vore den begången av honom själv, såframt gärningen skett med hans vetskap och vilja.

## 8 §.

Om laga domstol i mål rörande ansvar enligt denna lag skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

## 9 §.

Denna lag äger endast i den mån Konungen så förordnar tillämpning å fartyg, som äges av svenska staten och icke är avsett att nyttjas till handelsjöfart eller för resandes fortskaffande.

Genom lagen göres ej inskränkning i befogenhet, som följer av bestämmelserna i hälsovårdsstadgan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1957; dock skall 4 § träda i kraft först den dag Konungen förordnar, intill vilken dag uttömning av slagvatten skall vara tillåten även om slagvattnet innehåller annan olja än smörjolja.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 28 december 1955.*

Närvarande:

justitieråden LECH,  
REGNER,  
LIND,  
regeringsrådet LORICHS.

Enligt lagrådet den 10 december 1955 tillhandakommet utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 2 december 1955, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg; samt
- 2) lag om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av tingsdomaren R. Hermansson.

*Lagrådet lämnade förslagen utan erinran.*

Ur protokollet:  
*Sverker Jonson*

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 december 1955.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, lagrådets den 28 december 1955 avgivna utlåtande över de den 2 december 1955 till lagrådet remitterade förslagen till

- 1) lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg; samt
- 2) lag om ändrad lydelse av 8 kap. 2 § vattenlagen.

Föredraganden anför följande.

Lagrådet har lämnat lagförslagen utan erinran. I förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg torde göras vissa jämkningar av redaktionell natur.

Såsom jag uttalat i samband med lagrådsremissen förordar jag att oljeskadekonventionen ratificeras från svensk sida. Samtidigt som lagstiftningsfrågan förelägges riksdagen torde riksdagens godkännande av konventionen böra begäras.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition *dels* äska riksdagens godkännande av 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, *dels ock* jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga lagförslagen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Bo Gejrot*