

Nr 4

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition dels angående godkännande av konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, dels ock med förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, m. m.

Genom en den 30 december 1955 dagtecknad proposition, nr 23, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll dels äskat riksdagens godkännande av en vid propositionen fogad konvention den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, dels ock föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

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

I fråga om ordalydelsen av konventionen ävensom propositionens svenska översättning därav samt beträffande svensk översättning av åtta särskilda med konventionen sammanhängande resolutioner torde få hänvisas till propositionen.

De vid propositionen fogade lagförslagen är av följande lydelse:

1) 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 före-

skriver. 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 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 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 handelssjöfart 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.

2) Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 8 kap. 2 § vattenlagen¹ 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

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. Ko-

¹ Senaste lydelse, se SFS 1955: 315.

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.*

Utöver de — — — — — särskilt stadgat.

Med samhälle — — — sådan anläggning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1957.

I fråga om de i propositionen anförda skälen får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till propositionen.

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 anläggningar 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 förslagets 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.

Inledning

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 avdelning, svenska hamnförbundet, svenska naturskyddsföreningen, svenska petroleum institutet, Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening samt Sveriges varvsindustriförening. Överståthållarämbetet och vissa länsstyrelser har vid sina utlåtanden fogat yttranden, som införskaffats från myndigheter eller sammanslutningar, däribland Stockholms och Göteborgs hamnstyrelser, stadsfullmäktige i Malmö och Norrköping, drätselkammaren i Hälsingborg, drätselkammaren och hamndirektionen i Luleå, drätselkammaren i Kristianstad, Umeå stads hamndirektion och Skellefteå stads hamnstyrelse, Östergötlands och Södermanlands handelskammare, Skånes handelskammare samt Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.

Ratificeringsfrågan

1954 års oljeskadekonvention

Oljeskadekonferensen konstaterar i resolution nr 1, att många länders kuster och kustfarvatten är allvarligt utsatta för oljeförorening och att denna orsakar stor skada på kuster och stränder med hinder för bad och annan hälsosam rekreation såsom följd, inverkar menligt på turiströrelsen, medför död och ödeläggelse för fågellivet och annan fauna samt sannolikt har skadliga verkningar för fisken och de havsorganismer, varav den lever. Föroreningen 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 sträckor 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 utpumpning av oljebemängt barlastvatten samt av torrlastfartyg, som brukar föra barlastvatten i sina brännoljetankar.

Oljeskadekonventionen syftar till att motverka förorening av nyss angivet slag. Konventionens regler avser därför råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja samt oljehaltig blandning, 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 far-

tyg 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 beskaftenhet, som angives 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 beskaftenhet 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 ballast- 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 brutto¹ (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 bland-

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

ning 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).

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.

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 lämplig 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, enär 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 petroleumprodukter från svenska oljeimporthamnar till upplagsplatser och konsumtionsorter utefter kusten samt vid Vänern 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 författningsväg. 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.

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 oseparatorat 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.

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 oljeföröreningsproblemet och anvisa praktiska åtgärder för dess lösning ävensom att ombesörja nödiga utredningar. Kollegium föreslår, att det uppdrages 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 oljeförening 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.

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.

Vissa anmärkningar mot innehållet i konventionen har framställts i några yttranden. Förbudszonernas utsträckning i Östersjön och Nordsjön kritiserar 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*.

Förslaget om inrättande av en statens oljeskyddsnämnd 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

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, har i ratificeringsfrågan i samband med lagrådsremissen anfört bland annat följande: »Det framstår som naturligt att Sverige, som under förbehåll om ratificering under-tecknat 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 deltaga 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 förpliktelser 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 konventionen 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.

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 upp-

märksamhet 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.

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 medhinnes 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 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 med-

dela 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.

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 varvsindustriförening, Sveriges fartygsbefälsförening, nordiska oljeskadekommitténs svenska avdelning* och *Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund*. Ej heller övriga remissinstanser har gjort några anmärkningar mot grunderna för lagen.

Overståthållarämbetet 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 upp-

komma 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 genomföra. 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 oljeutsläppningsförbud 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 anförts om svensk lagstiftnings tillämplighet i internationellt hänseende och om den vikt som bör tillmätas konkurrenssynpunkterna avslutar 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 återopas 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 böra inskränkas att avse fartyg om minst 500 bruttoton.»

Detaljutformning

Lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

1 §.

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.

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.

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 utsläppas 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.»

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 uttrycksättet 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 synts 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 barlast- eller tankspolvatten som fartyget icke på annat sätt lagligen kunnat befria sig från. Denna bestämmelse åsyftar 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.

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. 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.

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.»

Rörande motiveringen till 6, 8 och 9 §§ i lagförslaget, vilka innehåller bestämmelser, motsvarande bland annat artikel IX i konventionen om oljedagbok m. m., samt om forum och om undantag från lagförslagets tillämpningsområde beträffande vissa slag av fartyg, får utskottet hänvisa till redogörelse i propositionen.

Angående de i 7 § av lagförslaget upptagna *straffbestämmelserna* har *departementschefen* anfört bland annat följande: »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.»

Vad slutligen bestämmelserna om den föreslagna lagens ikraftträdande beträffar har *departementschefen* därom yttrat bland annat: »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 befogenheten 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 spörsmål 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.

Lagrådet. Lagrådet har lämnat lagförslagen utan erinran.

Utskottet

Det är ett välkänt förhållande att många länders kuster och kustfarvat-
ten är allvarligt utsatta för oljeförorening och att denna orsakar stor skada
på kuster och stränder. Även beträffande de inre vattenvägarna föreligger
risk för sådan förorening. Den olja, som medför dessa skadeverkningar, här-
rör från fartygen och uttöms från dessa då lasttankarna i tankfartygen eller
fartygens brännoljetankar rengöras genom att spolas med vatten, vilket se-
dan jämte den losspolade oljan pumpas ut i sjön. Det är vidare vanligt, att
tankfartygen och oljeeldade fartyg av annat slag har vatten som barlast i
lasttankarna och brännoljetankarna. Oljeförorening uppkommer så snart
barlastvattnet pumpas ur tankarna. Den uttömnda oljan medför skadeverk-
ningar i åtskilliga olika hänseenden. Sålunda störes fisket, och båtar och
flottningsstimmer nedsmutsas och skadas. Vidare hindras i stor utsträckning
bad icke minst vid de stora turistbadorterna, och fågellivet åsankas bety-
dande skador därigenom att oljan klistrar samman fåglarnas fjäderskrud
med påföljd att fåglarna dör, ofta i stora mängder och under plågsamma
former. Vad förhållandena i Sverige beträffar har under ärendets remiss-
behandling från flera håll upplysts att sedan flera år tillbaka vid åtskilliga
tillfällen kunnat konstateras, att oljeutsläpp flutit i land och förorsakat be-
tydande men och obehag vid stränderna.

Det är tydligt, att effektiva åtgärder mot oljeföroreningar av nu angivet
slag kan åstadkommas endast efter samverkan på det internationella planet.
Det är därför naturligt, att önskvärdheten och behovet av konventionens
ratificering från svensk sida, enligt vad som framgår av innehållet i proposi-
tionen, icke har ifrågasatts av någon av de hörda myndigheterna eller sam-
manslutningarna.

Utskottet har för sin del ansett det vara angeläget att ratificering sker
snarast möjligt och ansluter sig således till framställningen om konventio-
nens godkännande.

Enligt de vid konventionen fogade resolutionerna har det vid 1954 års
oljeskadekonferens förutsatts, att regeringarna inom de fördragsslutande
staterna skall verka för att i olika närmare angivna former sprida känne-
dom om oljeskadeproblemen samt vidtaga åtgärder, varigenom konventio-
nens bestämmelser bringas i tillämpning, så långt detta rimligen och lämp-
ligen kan ske, på alla slag av sjögående fartyg. Syftet har angivits vara
att skapa förutsättningar för genomförandet av fullständigt förbud för olje-
uttömningar från fartyg. I anslutning härtill vill utskottet för sin del un-
derstryka vikten av att — såsom departementschefen förutsatt — oljeförore-
ningsproblemet noga bevakas av därtill utsedd myndighet och att, om så kan
befinnas bli erforderligt till uppfyllande av nämnda syftemål, en oljeskydds-
nämnd tillsättes, som omfattar företrädare för bl. a. natur- och djur-
skyddsintresset.

I detta sammanhang må framhållas att utskottet i likhet med vissa re-

missinstanser finner det otillfredsställande, att vissa delar av Östersjön och Nordsjön faller utanför skyddszonen. Det är önskvärt att, sedan konventionen trätt i kraft, initiativ togs till att åtminstone hela Östersjön göres till förbjuden zon; något som möjliggöres av bestämmelserna i konventionen.

Vad härefter angår den föreslagna lagstiftningen, så hälsar utskottet med tillfredsställelse att förslaget, vad beträffar svenskt havsområde och Sveriges inre vattenvägar, går längre än vad som direkt föranledes av konventionen. Utskottet betraktar förslaget härutinnan som ett uttryck för strävandena från svensk sida att förverkliga det mål, som anvisats av de fördragsslutande länderna. De sålunda uppdragna riktlinjerna kan möjligen förväntas senare bli internationellt tillämpade.

Mot utformningen av lagförslagen har utskottet ingenting att erinra.

På anförda skäl får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte med bifall till förevarande proposition
dels godkänna berörda konvention den 12 maj 1954,
dels ock antaga de genom propositionen framlagda lag-
förslagen.

Stockholm den 22 februari 1956

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Osvald, Albert Hermansson*, Lindahl, Grym, Herbert Hermansson, Ebbe Ohlsson, Krügel och Georg Carlsson; samt

från andra kammaren: herrar Andersson i Löbbo, Åhman, Nyberg, Eriksson i Sandby*, Persson i Appuna, Andersson i Ryggestad, fru Boman och herr Hansson i Skegrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.