

## Nr 161

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av vissa ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja m. m.; given Stockholms slott den 19 april 1963.*

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

*dels* begära riksdagens godkännande av vidtagna ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja,

*dels ock* jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

**GUSTAF ADOLF**

*Rune Hermansson*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att Sverige godkänner vissa under 1962 vidtagna ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja. Genom ändringarna har bl. a. de s. k. förbjudna zonerna avsevärt utvidgats. Enligt de reviderade konventionsbestämmelserna räknas sålunda hela Östersjön och Nordsjön med anslutande viker till de havsområden, där uttömning av olja är förbjuden. Vidare föreslås vissa av de nya konventionsbestämmelserna föranledda ändringar i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

## Förslag

till

## Lag

angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot  
vattenförorening från fartyg

Härigenom förordnas, dels att 1, 2, 4—6 och 9 §§ lagen den 6 april 1956 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels ock att till lagen skall fogas en ny paragraf, betecknad 10 §, av nedan angiven lydelse.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 1 §.

I vattenområde, — — — — —  
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.

— — — — — möjligt förhindras.  
Vidkommande annat vattenområde äger Konungen bestämma att vad i första stycket sägs skall gälla i fråga om svenska tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller beträffande vissa slag av sådana fartyg.

Med olja — — — — — 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 — — — — —  
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.

Utan hinder av vad i 1 § stadgas må uttömmas

a) oljehaltigt slagvatten, dock, såvitt avser tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, endast därest vattnet icke innehåller annan olja än smörjolja, som runnit eller läckt från fartygets maskinutrymmen;

c) bottensats, som utgöres av rester från rening av brännolja eller smörjolja.

Uttömning, som — — — — — omständigheterna medgiva.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 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.

Svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat 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, som förhindrar vattenförening genom oljehaltigt slagvatten i strid mot denna lag.

Förande av barlastvatten i fartygs bränsletankar bör om möjligt undvikas.

Tillsyn å — — — — — 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.

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

Underlåter hamnens — — — — — 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.

Å svenskt tankfartyg, så ock å annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton för vilket olja användes som bränsle för framdrivningen 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. Oljedagbok skall förvaras på sådant sätt att den är lätt tillgänglig för granskning samt bevaras minst två år efter dagen för senaste anteckning.

Polismyndighet och — — — — — utdrag därav.  
Vad i — — — — — svensk hamn.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 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.

Denna lag äger endast i den mån Konungen så förordnar tillämpning å svenskt örlogsfartyg.

Genom lagen — — — — — i hälsovårdsstadgan.

## 10 §.

Där det med hänsyn till fartygens storlek och nyttjande samt det slag av bränsle, som användes för att framdriva fartygen, finnes skäligt, äger Konungen meddela bestämmelser enligt 1 § andra stycket jämväl med avseende å fartyg med en bruttodräktighet understigande vad där sägs samt förordna, att vad som i 2 och 4 §§ stadgas beträffande fartyg med viss minsta bruttodräktighet även skall gälla fartyg med en bruttodräktighet understigande vad där sägs.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 mars 1963.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

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.

**Inledning**

På inbjudan av brittiska regeringen hölls våren 1954 en internationell oljeskyddskonferens i London. 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 (Sveriges överenskommelser med främmande makter 1956: 15). Konventionen under-tecknades med förbehåll om ratifikation av tjugu länder.

Konventionen skulle (art. XV: 1) träda i kraft tolv månader efter det den ratificerats av minst tio stater, av vilka fem med envar ett tankfartygstonnage av minst 500 000 registerton brutto. Emellertid dröjde det ända till den 26 juli 1957 innan detta antal ratifikationer förelåg, varför konventionen trädde i kraft först den 26 juli 1958. Numera har den ratificerats av 19 stater.<sup>1</sup>

För Sveriges del godkändes konventionen av 1956 års riksdag (prop. 1956: 23; L<sup>3</sup>U 4; Rskr 96). Samtidigt vidtogs de lagstiftningsåtgärder, som föranleddes av konventionen. Sålunda utfärdades den 6 april 1956 (nr 86) lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Lagen trädde — med visst undantag — i kraft den 1 januari 1957, d. v. s. mer än ett och ett halvt år före konventionen. Nu gällande tillämpningsföreskrifter till lagen utfärdades genom kungörelse den 2 maj 1958 (nr 191), ändrad och kompletterad genom kungörelser den 30 juni 1960 (nr 489), den 10 februari 1961 (nr 13) och den 30 juni 1961 (nr 411).

Genom en vid slutakten till 1954 års oljeskyddskonvention fogad resolu-

<sup>1</sup> Australien, Belgien, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Ghana, Island, Irland, Kuwait, Liberia, Mexiko, Nederländerna, Norge, Polen, Storbritannien, Sverige och USA.

tion, nr 1, om fullständigt undvikande så snart som möjligt av uttömning av beständiga oljor i havet, uttalade 1954 års oljeskyddskonferens, att en ny konferens borde hållas inom tre år med uppgift att på nytt granska frågan i ljuset av vunna erfarenheter rörande verkningarna av de av 1954 års konferens anbefallda åtgärderna. Någon ny konferens kom dock icke till stånd inom den angivna tiden, men till våren 1962 sammankallade den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) en ny oljeskyddskonferens. I överensstämmelse med oljeskyddskonventionen (art. XXI) hade IMCO år 1959 av brittiska regeringen övertagit de uppgifter vilka enligt konventionen åvilar sekretariatet.

Samtliga IMCO:s medlemsstater och andra intresserade inbjöds till konferensen och bereddes tillfälle att före densamma framföra förslag till ändringar av eller tillägg till 1954 års konvention. De inkomna förslagen sammanställdes genom IMCO:s försorg och sammanställningen lades till grund för konferensens arbete.

Samtidigt med IMCO-konferensen sammankallades en särskild konferens mellan de stater, som ratificerat 1954 års oljeskyddskonvention, den s. k. OPCG (Oil Pollution Contracting Governments) -konferensen. Syftet härmed var att påskynda genomförandet av de resultat, vartill IMCO-konferensen kunde leda. IMCO-konferensen ägde nämligen icke befogenhet att besluta om ändringar i oljeskyddskonventionen. En konferens mellan de stater, som ratificerat 1954 års oljeskyddskonvention, kunde däremot enligt särskild bestämmelse i konventionen (art. XVI: 3) besluta om ändringar i denna.

Praktiskt löstes samordningen mellan de båda konferenserna så, att samtliga förslag om ändring eller tillägg till 1954 års oljeskyddskonvention sakbehandlades av IMCO-konferensen. De därvid nådda resultaten upptogs vid OPCG-konferensen såsom gemensamma medlemsförslag och antogs enhälligt utan diskussion av OPCG-konferensen. Härom underrättades IMCO-konferensen, som därefter beslöt uppmana alla IMCO:s medlemsstater och andra sjöfartsnationer att ansluta sig till 1954 års oljeskyddskonvention i dess gällande eller reviderade form. OPCG-konferensens slutakt undertecknades av 14 stater och IMCO-konferensens slutakt av representanter för 41 stater. Sverige var representerat vid båda konferenserna.

*Sjöfartsstyrelsen* och *oljeskyddsrådet* har i en den 5 december 1962 till handelsdepartementet inkommen skrivelse hemställt, att de av OPCG-konferensen antagna ändringarna i 1954 års oljeskyddskonvention måtte godkännas samt att härav föranledda i skrivelsen framlagda förslag till ändringar i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och dess tillämpningsföreskrifter måtte genomföras.

Över skrivelsen med därvid fogade författningsförslag har, efter remiss, *yttranden* avgivits av utrikesdepartementets rättsavdelning, chefen för marinen, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen med statens fiskeriförsök, statens vatteninspektion, länsstyrelserna i Stockholms, Gotlands, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund, Sven-

ska naturskyddsföreningen, Sveriges fiskares riksförbund, Svenska hamnförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska petroleuminstitutet och Sveriges varvsindustriförening.

Jag anhåller nu att få anmäla spørsmålet om Sveriges godkännande av de företagna konventionsändringarna och därav föranledda lagstiftningsfrågor.

### Konventionsfrågan

1954 års oljeskyddskonvention. 1954 års oljeskyddskonferens konstaterade 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 turistnäringen, medför död och ödeläggelse för fågellivet och annan fauna samt sannolikt har skadliga verkningar för fisken och de havsorganismer, av vilka 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 kvarbliver där under mycket lång tid och kan föras mycket avsevärda sträckor av strömmar, vind och rörelser i vattenytan och avlagras på stränderna. Konferensen framhöll, 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 havsvatten i sina brännoljetankar.

1954 års oljeskyddskonvention — som i engelsk text och svensk översättning var fogad som bilaga till propositionen 1956: 23 — 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 bl. a. örlogsfartyg (art. II).

Konventionens förbud mot oljeuttömning är i första hand begränsat till vissa zoner. Zonerna är icke för alla fall enhetliga utan de har 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 bilagan A till konventionen). Huvudregeln är att förbud mot oljeuttömning föreligger inom en zon av 50 sjömil från land. 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 gäller för varje fördragsslutande lands fartyg 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 föreligger ej heller för uttömning så långt från land som är praktiskt möjligt av bottenbatts, 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 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 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, finnes anordningar, som möjliggör för andra fartyg än tankfartyg att befria sig från rester av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten (art. VIII).

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 1954 års konvention bestämmelser om viss underåttelseplikt (art. XII), om sättet för slitande av tvister (art. XIII) och om ikraftträdande, ändring, uppsägning, undantag vid krigsförhållanden m. m. (art. XIV—XXI).

1962 års ändringar i konventionen. 1962 års oljeskyddskonferens konstaterade i likhet med 1954 års konferens att, ehuru konferensen kommit till 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, den dock ansåg att fullständigt undvikande av uttömning av sådana



olja — med vissa nödvändiga undantag — bör iakttagas från tidigast möjliga tidpunkt.

De vid 1962 års konferens beslutade ändringarna i 1954 års konvention innebär icke heller några principiella ändringar av genomgripande natur. De avser huvudsakligen justeringar i syfte att klarlägga innebörden av vissa mera komplicerade stadganden samt att undanröja de hinder, som kan föreligga för en allmän ratifikation av konventionen. Ändringarna, vilka föranledde ny avfattning av artiklarna I—X, XIV, XVI och XVIII samt bilagorna A och B, beslöts den 11 april 1962 och fogades jämte 15 antagna resolutioner som bilaga till OPCG-konferensens slutakt. Konventionen torde i de delar densamma blev föremål för revision i engelsk text och svensk översättning jämte resolutionerna i svensk översättning få bifogas detta protokoll som bilaga (*Bilaga A*).

Vissa av ändringarna har stor praktisk betydelse. Sålunda utvidgades genom ändring av bilaga A till 1954 års konvention de förbjudna zonerna. Zonerna gjordes lika för tankfartyg och för andra fartyg och gavs väsentligt ökad omfattning. Visserligen skall såsom huvudregel alltjämt gälla, att till de förbjudna zonerna hör allt vattenområde inom ett avstånd av 50 nautiska mil från land. Men härutöver förekommer ett flertal särskilda zoner. Antalet sådana tillägg till huvudregeln har avsevärt ökat, varjämte flera zoner vidgats. Bl. a. gjordes hela Östersjön och Nordsjön till förbjudna zoner. I några fall gjordes utökningen beroende av att vederbörande kuststat ratificerar konventionen.

Beskrivningen av konventionens tillämpningsområde ändrades vidare och vidgade därmed konventionens räckvidd (art. II). Konventionen kommer härigenom att omfatta icke endast fartyg, som registrerats i medlemsstat, utan även oregistrerade fartyg, som har nationalitet inom område för vilket konventionen gäller. Samtidigt förtydligades konventionstexten genom att det uttryckligen angavs, att såväl örlogsfartyg som annat fartyg, när det användes som marint hjälpfartyg, skall vara undantaget från konventionen. Medlemsstat åtager sig dock att vidtaga lämpliga åtgärder för att konventionens föreskrifter, såvitt det är rimligt och möjligt, skall tillämpas jämväl på örlogsfartyg och fartyg, som användes som marint hjälpfartyg.

Konventionens tillämpningsområde utvidgades jämväl genom att bestämmelsen om undantag för fartyg under 500 ton brutto ändrades. Tongränsen sänktes sålunda för tankfartyg från 500 till 150 ton bruttodräktighet men bibehölls för torrlastfartygen (art. II). Det blev emellertid direkt i konventionen uttalat, att medlemsstat bör så långt det är rimligt och möjligt göra konventionens regler tillämpliga även för fartyg under de angivna tongränserna, därvid hänsyn skall tagas till fartygens storlek, användning och slaget av den olja som användes som bränsle.

Som ett första steg på vägen mot totalförbud infördes också en särskild förbudsbestämmelse för stora fartyg. För fartyg med en bruttodräktighet av 20 000 ton eller mer, å vilket konventionen är tillämplig och för vilket byggnadskontrakt tecknats efter det att bestämmelsen trätt i kraft, skall gälla

totalförbud mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning, alltså icke bara inom de förbjudna zonerna utan i alla hav. Dock gäller den modifikationen, att om enligt befälhavarens bedömande särskilda omständigheter föreligger, som gör det oskäligt eller omöjligt att förvara oljeresterna ombord, dessa får utsläppas utanför förbjuden zon. Skälen för oljeutsläppet skall i sådant fall anmälas för regeringen i den stat, till vilken fartyget hör, och denna har att minst var tolfte månad lämna detaljerade uppgifter om sådana oljeutsläpp till IMCO (art. III).

Beträffande straffsatserna för överträdelse av förbud att utsläppa olja eller oljehaltig blandning utanför ett lands territorialvatten föreskrevs att straffskalan skall vara tillräckligt sträng för att avskräcka från dylika överträdelser. Vidare skall medlemsstat lämna uppgift till IMCO om straff som utdömts för sådan överträdelse (art. VI).

Stadgandet om mottagningsanordningar i hamnar (art. VIII) gavs också ny avfattning. Enligt den nya lydelsen av artikeln skall medlemsstat vidtaga lämpliga åtgärder för att befordra tillkomsten av anordningar för mottagande i angivna fall av oljerester från fartyg. I den omfattning torrlastfartyg har behov därav skall sålunda hamn vara utrustad med anordningar, tillräckliga för mottagande utan onödigt dröjsmål för fartyget av olja eller sådana oljerester, som kvarbliver sedan huvuddelen av vattnet separerats från en oljehaltig blandning. Begreppet huvudhamn slopades och det överlämnades till vederbörande stat att bedöma i vilka hamnar mottagningsanordningar erfordras. Oljelastningshamn och reparationshamn skall vara utrustad med anordningar, tillräckliga för mottagande av olja eller oljehaltig blandning, som efter separering finns kvar ombord i tankfartyg respektive fartyg som anlöper hamnen för reparation.

I flera artiklar vidtogs redaktionella ändringar i förtydligande syfte. Reglerna om ikraftträdande, ändring, uppsägning, m. m. ändrades till nära överensstämmelse med motsvarande regler i 1960 års konvention för tryggnad av säkerheten för människoliv till sjöss.

De av 1962 års oljeskyddskonferens beslutade ändringarna i 1954 års konvention skall enligt gällande lydelse av konventionens artikel XVI: 4 träda i kraft för samtliga fördragsslutande regeringar tolv månader efter den dag då de godkänts av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna, utom för dem av de fördragsslutande regeringarna som före ikraftträdandet förklarat sig icke godkänna ändringarna.

Av de av konferensen antagna femton resolutionerna har flera sin motsvarighet i resolutioner vid 1954 års konferens. Bland övriga resolutioner märkes några om behovet av forskning beträffande förhindrandet av oljeförorening (nr 12) och samordning av forskningen (nr 13) samt en resolution om information i oljeföroreningsfrågan genom rapporter från IMCO (nr 15).

Konventionsändringarna har hittills icke godkänts av någon stat.

Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet. Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet tillstyrker att de beslutade ändringarna i 1954 års oljeskyddskonvention godkännes av Sverige. Vid granskning av ändringarna har sjöfartsstyrelsen och

oljeskyddsrådet funnit att, även om förhoppningarna om ett snabbt realiserande av önskemålen om totalförbud mot oljeuttömning från fartyg icke kunnat infrias vid 1962 års oljeskyddskonferens, och att därför alltfört mycket arbete återstår för att skapa ett tillfredsställande skydd mot oljeskador, likväl uppnåtts icke oväsentliga resultat. Särskild betydelse torde böra tillmätas det förhållandet att ändringarna antagits under medverkan — vid IMCO-konferensen — av ett stort antal sjöfartsnationer och att därvid, utan att konventionens syfte frångåtts, kunnat undanröjas en del formella hinder, som åberopats eller kunnat åberopas för en mera allmän ratifikation av konventionen än vad hittills blivit fallet. Härigenom har förutsättningarna avsevärt ökat för en allmän anslutning till konventionen. För vårt lands vidkommande innebär utvidgningen av de förbjudna zonerna till att omfatta alla Sverige omgivande och närliggande vattenområden en väsentlig förbättring av skyddet mot vattenförorening genom oljeuttömning från fartyg. Det synes enligt sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet angeläget att Sverige, så snart ske kan, genom positivt godkännande av ändringarna, aktivt medverkar till genomförandet av dessa.

De beslutade ändringarna i konventionen har icke ansetts påkalla någon utökning av de sex hamnar (Göteborg, Hälsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping och Stockholm) i vilka nu enligt tillämpningsföreskrifter till 1956 års lag skall finnas anläggning för mottagande av oljerester från fartyg. Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet avser emellertid att noga följa utvecklingen beträffande behovet av ytterligare sådana anordningar.

**Remissyttrandena.** Samtliga remissinstanser, som yttrat sig över sjöfartsstyrelsens och oljeskyddsrådets förslag om godkännande av ändringarna i 1954 års konvention, har tillstyrkt förslaget eller lämnat detta utan erinran. Flera remissinstanser betonar angelägenheten av att den reviderade konventionen får en så stor anslutning som möjligt, särskilt av nationer med sjöfart på Östersjön och Nordsjön och anslutande farvatten. I något yttrande anses förbehåll böra göras om sådan ratifikation.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* konstaterar sålunda med tillfredsställelse, att ett genomförande av ändringarna skulle medföra en avsevärd förbättring av skyddet mot oljeutsläpp och därav föranledda skador. Därigenom skulle först och främst själva förbudsområdet utvidgas på ett sätt, som särskilt för Sveriges del borde innebära ett avgörande steg framåt på vägen mot oljeskadefrågornas slutliga lösning. Dessutom skulle ett utökat antal fartyg och fartygskategorier komma att omfattas av förbudet. Även i andra avseenden skulle påtagliga fördelar kunna vinnas med ett genomförande av förslaget.

Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* hälsar med stor tillfredsställelse beskedet om vidtagna ändringar av 1954 års oljeskyddskonvention, innefattande bl. a. att hela Östersjön och hela Nordsjön med tillhörande vikar gjorts till förbjuden zon.

*Länsstyrelsen i Gotlands län* uttalar, att de skadeverkningar, som blir en följd av oljeutsläpp i öppna havet, äger ständig aktualitet för länet. Skador-

na har främst drabbat sjöfågeln. De ändringar i 1954 års oljeskyddskonvention, som nu beslutats, kan — ehuru först på lång sikt — väntas medföra en förbättring av de för närvarande otillfredsställande förhållandena. Särskilt utvidgningen av de för oljeuttömning förbjudna zonerna, varigenom hela Östersjön med tillhörande vikar skulle komma att tillhöra dylik zon, skulle för länets del medföra en förbättring av skyddet mot vattenförorening genom oljeuttömning från fartyg. Det ökade skyddet ter sig ur naturskyddssynpunkt högeligen önskvärt med tanke främst på den skadegörelse, oljeutsläppen årligen tillfogar sjöfågelsbeståndet på öppna havet och invid länets kuster.

Att vissa hittills gällande, otillfredsställande bestämmelser i 1954 års konvention — särskilt förekomsten av för oljeutsläpp tillåtna områden i Östersjön och Nordsjön — kommer att utgå genom de beslutade ändringarna, konstateras med tillfredsställelse av *fiskeristyrelsen*. Förekomsten av nämnda för oljeutsläpp tillåtna områden kan nämligen, vare sig den utsläppta oljan driver med vinden eller så småningom sjunker — trots att områdena ifråga är av relativt begränsad omfattning — i själva verket innebära betydande risker och obehag för fisket i mycket stora delar av nämnda hav.

Liknande synpunkter framföres av *Sveriges fiskares riksförbund*, som för fiskets vidkommande anser det vara angeläget, att riskerna för förekommande oljeskador å redskap samt annan skadegörelse å fisket i möjligaste mån elimineras och att ett tillfredsställande skydd häremot ordnas och upprätthålles. De nu beslutade ändringarna i 1954 års oljeskyddskonvention kan enligt förbundets uppfattning vara ett steg i rätt riktning och särskilt utvidgningen av de förbjudna zonerna till att omfatta alla vårt land omgivande och närliggande vattenområden, kommer sannolikt att medföra en betydande förbättring i dessa avseenden.

Av den remitterade framställningen framgår, enligt vad *statens vatteninspektion* påpekar, att avsikten med ändringen av konventionens bestämmelser varit att i största möjliga utsträckning förhindra uttömning av s. k. beständig olja från fartyg och att framdeles helt undvika sådan uttömning även på världshaven. Inspektionen biträder helt dessa synpunkter och anser det tillfredsställande att en sådan målsättning nu uppställs, detta desto mer som i övrigt en viss tendens gör sig gällande i Sverige att i större utsträckning än tidigare använda internationellt vatten för uttömning av avfall av olika slag.

Utvidgningen av de förbjudna zonerna till att omfatta alla Sverige omgivande och närliggande vattenområden framhålls särskilt även av *Sveriges djurskyddsföreningars riksförbund* som en väsentlig förbättring av skyddet mot vattenförorening genom oljeuttömning från fartyg. Riksförbundet anser det angeläget att Sverige, så snart ske kan, genom positivt godkännande av 1962 års ändringar aktivt medverkar till genomförandet av dessa. *Svenska naturskyddsföreningen* konstaterar, att oljeutsläppen till havs och de därmed följande skadeverkningarna på sjöfågelsfaunan, stränder, fiskeredskap m. m. inte bragts att upphöra eller ens avsevärt minskat genom de förebyggande åtgärder som följt av 1954 års oljeskyddskonvention. En bidragande

orsak är, enligt föreningen, givetvis att kvantiteterna olja som fraktas växer år från år. Ur naturskyddssynpunkt är det uppenbart mycket angeläget att ytterligare åtgärder skyndsamt kan vidtagas för att öka skyddet mot oljeskadorna. Föreningen har intet att erinra mot de föreslagna tilläggen och ändringarna i konventionstexten men understryker starkt vikten av att Sverige utan dröjsmål och utan inskränkningar godkänner förslaget. Föreningen fortsätter.

Uppskov från Sveriges sida med anslutning därtill kan innebära, att det tar åtskilliga år innan överenskommelsen träder i kraft. Enligt bestämmelserna kan ett ikraftträdande icke ske förrän 2/3 av de stater som redan ratificerat konventionen godkänt ändringarna. 1954 års konvention har hittills ratificerats av 19 stater; det fordras alltså godkännande av 13 stater, innan den ändrade konventionen blir gällande. Föreningen vill även ansluta sig till sjöfartsstyrelsens och oljeskyddsrådets uppfattning, att slutmålet måste vara att åstadkomma ett totalförbud mot all oljeuttömning från fartyg. Detta är uppenbart det enda sättet att få slutlig ordning på detta problem.

Föreningen anser i övrigt, att frågan är av så stor betydelse och av så brådskande karaktär för vårt land, dess sjöfågelsfauna och fiske samt för de rekreationssökande som nyttjar stränderna för bad m. m., att det är mycket önskvärt att Kungl. Maj:t på lämpligt sätt även söker påverka övriga sjöfartsnationer, som i London undertecknat 1962 års överenskommelse, att så skyndsamt som möjligt godkänna den ändrade konventionen. Föreningen vill erinra om att Kungl. Utrikesdepartementet, sedan Sverige godkänt 1954 års konvention, anmodade de svenska beskickningarna att efterhöra, huru långt man i respektive länder hunnit med förberedelserna för en anslutning till konventionen, samt att informera om de i Sverige vidtagna åtgärderna. Ett liknande förfarande synes föreningen önskvärt även denna gång. Föreningen vill understryka, att det måste vara ett betydande svenskt intresse att så fort ske kan få såväl Östersjön som Nordsjön helt undantagna från oljeutsläpp.

*Svenska petroleum institutet* uttalar, att den utvidgning av oljeskyddskonventionen, som blev en följd av Londonkonferensen, har kunnat godtagas och att de i sjöfartsstyrelsens skrivelse framförda synpunkterna icke har föranlett några erinringar från de svenska oljeföretagens sida.

*Svenska hamnförbundet* framhåller, att följden av att de förbjudna zoner utvidgas blir ett ökat behov för fartygen att uttömma uppsamlade oljerester i hamnarna, vilket kan medföra större krav på hamnarnas oljemottagningsanläggningar. Enligt förbundet är det icke för närvarande möjligt att överblicka i vilken omfattning nu befintliga sådana anläggningar härigenom kommer att visa sig otillräckliga samt vilka ekonomiska konsekvenser detta kan medföra. Förbundet hemställer, att förbundet liksom hittills måtte beredas tillfälle att yttra sig över ifrågakommande förslag till nya anordningar.

*Sveriges redareförening* erinrar om att föreningen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 september 1955 framhöll, att föreningen för sin del icke kunde godtaga, att genom en ensidig svensk lagstiftning konventionsbestämmelser skulle göras tillämpliga på svenska fartyg i farvatten, där motsvarande regler

icke skulle gälla beträffande utländska fartyg. Härigenom skulle nämligen utländska och svenska fartyg komma att i ett väsentligt hänseende behandlas olika. Endast under förutsättning att liknande bestämmelser infördes i de med oss konkurrerande sjöfartsländerna, kunde föreningen godtaga, att man för att komma till rätta med oljeuttömningen utanför svenskt territorialvatten, utfärdade så stränga bestämmelser, som föreslagits. Vad då anfördes, äger alltså giltighet och nu i än högre grad med hänsyn till att enligt konventionsändringarna bl. a. hela Östersjön förklaras som för oljeuttömning förbjudet område. Från rederinäringens sida kan icke tillstyrkas, att Sverige ansluter sig till 1962 års version av 1954 års oljeskyddskonvention med mindre randstaterna vid Östersjön accepterar densamma i dess reviderade utformning. Föreningen anser jämväl, att den reviderade konventionen bör ratificeras även av övriga länder, vars tankfartyg trafikerar oss omgivande farvatten. Även om föreningen hyser stor förståelse för angelägenheten av att de skador, som uppkommer genom oljeuttömning, förhindras eller i vart fall begränsas, kan föreningen icke finna det rimligt, att sådana fartyg skulle kunna rengöra sina tankar och uttömma det oljehaltiga vattnet i Östersjön, medan svenska fartyg, som deltog i liknande trafik, blev förhindrade att göra detta. Föreningen kan sålunda endast godkänna en utvidgning av de förbjudna zonerna i Östersjön under förutsättning av en mera allmän ratificering av den reviderade konventionen. Vad här anförts gäller även zonerna i Nordsjön.

Även *Sveriges varvsindustriförening* framhåller vikten av att övriga randstater vid Östersjön godkänner de i London beslutade ändringarna i 1954 års oljeskyddskonvention.

**Departementschefen.** Ett nationellt och internationellt alltmer uppmärksammat problem är havsvattnets förorening genom oljeutsläpp från fartyg. Oljeuttömning från fartyg medför i flera olika hänseenden betydande skador och olägenheter. Särskilt uppmärksammade är skadeverkningarna på sjöfågelsbeståndet, men stora olägenheter åsamkas även fisket genom nedsmutsning av redskap och båtar. Oljebälten som driver in mot kusterna gör vidare stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv. Det står klart att effektiva åtgärder mot denna förorening av olja kan åstadkommas endast i samverkan på det internationella planet. Sverige har också deltagit i det internationella samarbete på detta område som resulterade i den år 1954 antagna konventionen till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja. Konventionen ratificerades av vårt land den 26 maj 1956.

Grundtanken i 1954 års konvention är att varje fördragsslutande stat skall tillse att dess fartyg, oavsett var i världen de uppehåller sig, iakttagit vissa i konventionen angivna regler med syfte att motverka oljeförorening. Konventionens viktigaste bestämmelse innefattar ett förbud mot utsläpp av olja av mera beständig art inom vissa s. k. förbjudna zoner av havet, vilka i regel sträcker sig 50 sjömil från land. Förbudet omfattar fartyg om 500 bruttoton och däröver. Konventionen föreskriver att fartygen skall vara

försedda med anordningar som hindrar brännolja eller tjock dieselolja att rinna ut i rännsten, varifrån slagvattnet länsas ut i havet utan att först separeras. Vidare skall enligt konventionen i vissa större hamnar, som vederbörande stats regering har att själv bestämma, finnas anläggningar för mottagande från fartyg av rester av oljehaltigt barlast- och tankspolvatten.

De ändringar som under år 1962 beslutats i 1954 års konvention innebär icke någon rubbning av de principer efter vilka konventionen är uppbyggd. I vissa fall har de nya bestämmelserna likväl stor praktisk betydelse. Sålunda har de förbjudna zonerna i vissa fall avsevärt vidgats. För vårt lands vidkommande är därvid särskilt betydelsefullt att hela Östersjön och hela Nordsjön med anslutande vikar gjorts till förbjuden zon. En annan betydelsefull ändring är att konventionens tillämpningsområde utökats genom att tongränsen för tankfartyg sänkts från 500 till 150 registerton brutto; för andra fartyg än tankfartyg har gränsen bibehållits vid 500 ton. Därjämte har i konventionen utsagts att medlemsstat bör göra konventionens regler tillämpliga även på fartyg under de angivna tongränserna i den utsträckning det är rimligt och möjligt med hänsyn till fartygens storlek och nyttjande samt det slag av bränsle som användes. En principiell nyhet är en särskild regel för större fartyg om förbud mot oljeutsläpp icke endast inom de förbjudna zonerna utan i alla hav, dock med vissa modifikationer. Detta förbud avser fartyg med en bruttodräktighet av 20 000 ton eller mer, för vilket byggnadskontrakt tecknas efter det att konventionsändringarna trätt i kraft.

De beslutade ändringarna träder i kraft tolv månader efter det att ändringarna godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna. Ändringarna blir därmed gällande även i förhållande till övriga medlemsstater, därest sådan stat icke gör uttryckligt förbehåll häremot.

Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet har i sitt förslag förordat att de beslutade ändringarna i 1954 års konvention godkännes av Sverige samt att Sverige, så snart ske kan, genom positivt godkännande av ändringarna aktivt medverkar till genomförandet av dessa.

Det framlagda förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissorgan. Avvikande mening har allenast framförts från Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening, vilka ansett att ett godkännande bör göras beroende av att konventionen i dess reviderade lydelse ratificeras av andra med Sverige konkurrerande sjöfartsländer.

Genom ratifikation av 1954 års konvention har Sverige gett sin anslutning till principen att ett land, som utnyttjar fördelarna av oljeförbrukningen, också bör delta i åtgärderna mot de skador och olägenheter som är förbundna därmed. Sjöfartens internationella karaktär kräver självfallet ett vittutgrenat samarbete mellan berörda stater för att åtgärderna mot vattenförorening från fartyg skall få önskvärd effekt. Det stora deltagarantalet vid frågans förnyade behandling under 1962 i IMCO:s regi är ett glädjande tecken på ett ökande intresse för internationell samverkan på detta område. De härvid beslutade ändringarna i 1954 års konvention ligger helt i

linje med de principer efter vilka den svenska lagstiftningen i ämnet är utformad. Den utvidgning i skärpande riktning som vissa av konventionsändringarna innefattar medför otvivelaktigt en något ökad belastning för sjöfarten, hamnarna och andra berörda intressenter. Enligt sjöfartsstyrelsens och oljeskyddsrådets bedömning torde ikraftträdandet av ändringarna dock icke i och för sig behöva medföra någon utökning av antalet hamnar, där anordningar för mottagande av oljerester från fartyg skall finnas. De åtgärder som kan komma att påkallas är i varje fall av förhållandevis så ringa omfattning att de uppenbarligen icke bör utgöra något hinder för godkännande av ändringarna. Vid remissbehandlingen av förslaget har ej heller framförts någon invändning av denna natur. Beträffande det framförda önskemålet rörande de allmänna förutsättningarna för svenskt godkännande av konventionsändringarna vill jag understryka, att jag anser det betydelsefullt att konventionen i sin skärpta lydelse vinner så stor anslutning som möjligt. Först om detta blir fallet kan en avgörande förbättring påräknas, när det gäller oljeföreningen till havs. Självfallet är härvid av vikt att de stora och med oss konkurrerande sjöfartsnationerna ansluter sig till den reviderade konventionen. Det är enligt min mening av betydelse att vårt land icke dröjer med att godkänna konventionsändringarna. Det är icke praktiskt möjligt att godkänna ändringarna med reservation för att övriga större sjöfartsnationer ansluter sig. Det är nämligen att beakta, att ett godkännande med sådant förbehåll icke torde komma att godtagas såsom ett godkännande i konventionens mening utan såsom ett förbehåll beträffande ikraftträdandet av ändringarna för Sveriges del. Förbehållet skulle därmed komma att strida mot önskemålet om en aktiv svensk medverkan till ändringarnas genomförande. Under hänvisning till det anförda förordar jag att Sverige godkänner vidtagna ändringar utan förbehåll.

Jag övergår nu till att behandla frågan om de lagändringar som föranledes av konventionsändringarnas godkännande.

### Lagförslaget

Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet har som nämnts utarbetat förslag till de ändringar i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförening från fartyg, som föranledes av de beslutade ändringarna i 1954 års oljeskyddskonvention. Förslaget har vid remissbehandlingen tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I fråga om vissa enskildheter har dock anmärkningar gjorts, vilka redovisas i det följande i anslutning till berörd bestämmelse. Det framlagda förslaget har överarbetats inom handelsdepartementet och därvid underkastats vissa jämkningar av huvudsakligen redaktionell art. Det sålunda jämkade förslaget torde såsom bilaga (*Bilaga B*) få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende.

#### 1 §.

Gällande lydelse av denna paragraf upptager ett stadgande därom att i vattenområde, som utgör svenskt territorium, olja icke må uttömmas från



fartyg samt att i sådant vattenområde utflöde av olja från fartyg skall förhindras i den mån så är möjligt. Vidkommande annat vattenområde har Kungl. Maj:t givits bemyndigande att bestämma att motsvarande skall gälla i fråga om svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller beträffande vissa slag av sådana fartyg.

*Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet* har med hänvisning till utsträckningen av konventionens tillämpningsområde föreslagit en motsvarande utvidgning av den enligt andra stycket i Kungl. Maj:ts hand lagda befogenheten att bestämma inom vilka områden och för vilka fartyg första styckets regler skall gälla. Vidare har föreslagits, att en i konventionen införd definition på tankfartyg upptages i denna paragraf.

*Statens vatteninspektion* ifrågasätter om utredning icke borde ske om möjligheterna att inordna de bestämmelser som rör svenskt vattenområde under vattenlagen. Vid en samordning skulle enhetliga rättsregler kunna tillämpas för allt slag av vattenförorening och enhetliga normer för utsläpp av exempelvis olja kunna fastställas. Vidare torde erforderlig övervakning och tillsyn kunna samordnas. Till belysande av olikheter i de skilda bestämmelser som gäller, anföres följande.

Kloakvatten som innehåller avloppsvatten från vattenklosett och som ej undergått behandling varigenom avsättningsbar förorening frånges må enligt vattenlagens bestämmelser (8 kap. 23 §) ej avledas till vattenområde med mindre det uppenbarligen kan ske utan olägenhet. Däremot kan utan hinder av gällande bestämmelser sådana utsläpp ske från exempelvis stora passagerarfartyg, som ankras upp i vattenområden, där stora investeringar gjorts för att undvika sådan förorening. De hygieniska kraven på fartyg i nämnt avseende synes uppvisa en eftersläpning i förhållande till andra områden. I lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg stadgas att olja och oljehaltigt vatten, där oljehalten överstiger 100 mg/l ej får utsläppas på svenskt vatten (1 §). För vissa anläggningar såsom oljehamn, oljedepåer och oljeraffinaderier har vattendomstol föreskrivit vissa maximala halter av olja, 10—15 mg/l. Det är uppenbart olämpligt att lossade tankfartyg tillåtes utsläpp, som icke överensstämmer med vad vattendomstol fastställt för ifrågavarande vattenområde. Inspektionen vill i detta sammanhang vidare framhålla att många missförstånd uppstått beträffande tillåtligheten av utsläpp från landbaserade anläggningar, främst oljedepåer, till följd av ovannämnda bestämmelser och den definition på begreppet olja, som ovannämnda § 1 innehåller. Ett generellt förbud mot utsläpp av olja med annan utformning borde därför övervägas.

**Departementschefen.** Ändringen av konventionens artikel II innebär bland annat, att gränsen för de fartyg, å vilka konventionen direkt skall äga tillämpning, såvitt avser tankfartyg sänkes till 150 ton brutto. Därjämte har emellertid i konventionen (artikel II: 1a)) förutsatts, att fördragsslutande regering skall vidtaga de åtgärder, som är nödvändiga för att tillämpa konventionens krav även på tankfartyg under 150 ton och andra fartyg under 500 ton i den utsträckning detta är rimligt och möjligt med hänsyn till deras storlek, användning och den typ av bränsle, som nyttjas för att driva fartygen.

Den ändrade tongränsen för tankfartyg medför att konventionen skall tillämpas på tankfartyg om minst 150 ton och andra fartyg om minst 500 ton. Kungl. Maj:ts i paragrafen upptagna bemyndigande att i fråga om annat vattenområde än svenskt territorium förordna om lagens tillämplighet å svenska fartyg har ändrats i enlighet härmed.

Om och i vad mån det är rimligt och praktiskt möjligt att göra konventionens krav gällande även i vad avser tankfartyg med mindre bruttodräktighet än 150 registerton och annat fartyg med mindre bruttodräktighet än 500 registerton kan ej för närvarande bedömas utan bör göras beroende av särskild undersökning, därvid de i konventionen angivna bedömningsgrunderna bör vara vägledande. Det synes lämpligt att uppdraga åt sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet att verkställa en sådan undersökning. Därest en utsträckning av konventionens krav till att gälla även mindre fartyg härigenom aktualiseras, synes det lämpligt att Kungl. Maj:t äger befogenhet att meddela bestämmelser enligt 1 § jämväl med avseende å fartyg med mindre bruttodräktighet än vad i 1 § anges. Möjlighet bör då också föreligga för Kungl. Maj:t att förordna om en liknande jämkning av motsvarande tongräns i 2 och 4 §§. I överensstämmelse härmed har i lagen i en ny paragraf, 10 §, Kungl. Maj:t tillagts befogenhet att i nu angivna fall förordna om nedsättning av tongränsen, där det finnes skäligt med hänsyn till fartygens storlek, nyttjande och det slag av bränsle som användes för fartygens framdrivning.

I konventionens artikel I har vid 1962 års revision införts definitioner av begreppen fartyg och tankfartyg. Konventionens definitioner överensstämmer med vad som redan gäller. Det torde icke vara påkallat att i lagen införa några definitioner av begreppen fartyg och tankfartyg, utan denna gränsdragningsfråga torde såsom hittills få överlämnas till rättspraxis. I tveksamma fall torde konventionens definitioner kunna ge tillräcklig vägledning för praxis.

I anledning av vad vatteninspektionen anfört må först erinras om att när 1956 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg infördes allmän enighet förelåg om det lämpliga i att samla alla regler mot vattenförorening från fartyg i en särskild lag. Vissa stadganden i vattenlagens föroreningskapitel, vilka berörde fartyg, överfördes i enlighet härmed till 3 § i 1956 års lag. Med stöd av denna bestämmelse har länsstyrelserna bemyndigats att utfärda lokala föreskrifter mot vattenförorening från fartyg. I den mån lokalt behov föreligger, finnes alltså möjlighet att skärpa sådana föreskrifter. Den av inspektionen avsedda samordningen skulle strida mot grundtanken i 1956 års reform. Mot en sådan samordning talar också det förhållandet att problemen ter sig väsentligt olika när det gäller utsläpp från fasta anläggningar på land och uttömning från fartyg. Någon ändring av 1956 års lags tillämpningsområde synes mig därför ej påkallad. Det synes emellertid lämpligt att utfärdandet av lokala föreskrifter mot vattenförorening från fartyg sker efter samråd med vatteninspektionen. Erforderlig föreskrift härom torde kunna utfärdas i administrativ ordning.

## 2 §.

I gällande lydelse upptager denna paragraf vissa undantag från det allmänna förbudet enligt 1 § mot uttömning eller utsläpp av olja. Undantagen avser bl. a. under a) oljehaltigt slagvatten, dock, såvitt avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, endast därest vattnet icke innehåller annan olja än smörjolja; och under 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.

De vid 1962 års konferens beslutade ändringarna av artikel V i 1954 års konvention, vilken artikel motsvaras av undantaget under a), innebär viss inskränkning i vad hittills medgivits. Sålunda begränsas rätten att utsläppa oljehaltigt slagvatten till att avse sådant slagvatten, vilket icke innehåller annan olja än smörjolja som runnit eller läckt från fartygets maskinutrymmen. Motsvarande begränsning bör införas i lagen. Sänkningen av tongränsen för vissa av de fartyg å vilka konventionen skall vara tillämplig påkallar vidare en jämkning av denna undantagsbestämmelse. Den för fartyg om minst 500 ton stadgade inskränkningen såvitt gäller uttömning av oljehaltigt slagvatten, som innehåller annan olja än smörjolja, bör ändras till att avse tankfartyg om minst 150 ton och andra fartyg om minst 500 ton.

Genom ändring av konventionens artikel IV: 1 c) omfattar undantagen från uttömningsförbudet icke längre bottensats som härrör från tankfartygs lasttank och är av så fast beskaffenhet att den ej kan pumpas ur tanken. Ändringen har motiverats av att dessa fasta föroreningar ansetts påtagligt skadliga och att fartygen utan nämnvärd olägenhet kan förvara dem ombord till dess de kan föras i land. Undantagsbestämmelsen under c) i denna paragraf har ändrats i enlighet med konventionsändringen.

## 4 §.

I förevarande paragraf föreskrives, att svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton ej må nyttjas till sjöfart med mindre fartyget, i enlighet med närmare föreskrifter av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t 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.

I enlighet med den i konventionens artikel II vidtagna utsträckningen av konventionens tillämpningsområde bör den i paragrafen angivna tongränsen jämkas. Utrustningsföreskriften bör gälla svenskt tankfartyg om minst 150 ton och annat svenskt fartyg om minst 500 ton.

I stadgandet bör jämväl göras en redaktionell ändring i överensstämmelse med en ändring av motsvarande föreskrift i konventionens artikel VII: 1 i syfte att undvika en direkt hänvisning till separatorer, om vars effektivitet tvekan ansetts kunna råda. Den i samma artikel under 2 införda

bestämmelsen att förande av barlastvatten i bränsletankar såvitt möjligt skall undvikas torde likaledes böra införas under förevarande paragraf.

5 §.

I enlighet med nuvarande lydelse av artikel VIII i 1954 års oljeskyddskonvention gäller enligt denna paragraf, att i allmän hamn som Konungen bestämmer skall finnas anläggning för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg, som ej är tankfartyg.

Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen har konventionens artikel om mottagningsanordningar erhållit ny avfattning. *Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet* har i nära överensstämmelse med artikelns ändrade lydelse föreslagit den ändringen av det nu gällande bemyndigandet för Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t skall äga bestämma, att anläggning för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg skall finnas i allmän hamn för fartyg som ej är tankfartyg, i hamn där lastning av olja i tankfartyg förekommer, för sådant fartyg, samt i hamn där fartygsreparationer förekommer, för fartyg som anlöper hamnen för reparation.

*Svenska hamnförbundet* har beträffande kostnaderna för mottagningsanläggningarna framhållit, att det bör beaktas att taxorna för deras användande så avväges, att full täckning erhålles för hamnens kostnader för anläggningen i fråga.

**Departementschefen.** Såsom framgått av vad tidigare anförts har någon utökning av de sex hamnar, där mottagningsanläggning för närvarande skall finnas, icke ansetts påkallad. Konventionsändringen motiverar dock viss utvidgning av det Kungl. Maj:t i paragrafen lämnade bemyndigandet. Då enligt konventionen mottagningsanordningar i oljelastningshamn och i förekommande fall även i reparationshamn skall kunna betjäna tankfartyg, bör bemyndigandet inrymma även sådana fartyg. Bestämmelsen har ändrats i enlighet härmed.

Beträffande taxefrågan må erinras om det uttalande som gjordes i samband med tillkomsten av 1956 års lag (prop. 1956: 23 s. 33), nämligen att hamnarna skall äga täcka sina kostnader för anläggningarnas inrättande och drivande genom att av vederbörande fartyg uttaga skäligen avgifter för anläggningarnas nyttjande. Vidare anfördes att avgifterna är av den art att hamnägarna kan utan särskild föreskrift i lagen uttaga dem och att fastställelse av taxa rörande avgifterna icke erfordras.

6 §.

I överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i 1954 års konvention (art. IX) föreskrives i förevarande paragraf att oljedagbok skall föras å svenskt tankfartyg och å annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, av befälhavaren eller av annan under hans tillsyn, enligt närmare föreskrifter av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Kungl. Maj:t äger jämväl förordna att oljedagbok skall, i den omfattning som finnes erforderlig, föras även i andra fall.

Vid 1962 års revision i artikel IX företagen ändring har införts den i och för sig naturliga begränsningen av skyldigheten att föra oljedagbok på annat fartyg än tankfartyg till att endast avse fartyg, som använder olja som bränsle. Denna begränsning torde böra angivas i lagen.

Vidare infördes i konventionen (art. IX:4) ett stadgande därom att oljedagbok skall hållas lätt tillgänglig för granskning samt bevaras minst två år efter dagen för senaste anteckning. Även detta tillägg synes böra givas motsvarighet i den svenska lagstiftningen.

### 9 §.

1954 års konvention äger i gällande lydelse med vissa i artikel II angivna undantag tillämpning allenast å sjögående fartyg, som är registrerat i ett territorium som hör under en fördragsslutande regering. Konventionen är sålunda icke tillämplig å oregistrerade fartyg, t. ex. örlogsfartyg. I saklig överensstämmelse härmed stadgas i lagens 9 §, att lagen endast i den mån Kungl. Maj:t så förordnar äger tillämpning å fartyg, som äges av svenska staten och icke är avsett att nyttjas till handelssjöfart eller för resandes fortskaffande. I tillämpningskungörelsen till lagen har Kungl. Maj:t förordnat, att lagen skall äga tillämpning å samtliga svenska staten tillhöriga fartyg utom marinens stridsfartyg.

Den vid 1962 års konferens beslutade ändringen av konventionens artikel II innebär, att konventionen med vissa särskilt angivna undantag skall äga tillämpning å alla fartyg med en fördragsslutande parts nationalitet. Bland de särskilda undantagen har upptagits örlogsfartyg ävensom andra fartyg när de användes såsom marina hjälpfartyg. I artikeln (II:2) har emellertid införts en bestämmelse därom att varje fördragsslutande regering åtager sig att vidtaga lämpliga åtgärder för att konventionens föreskrifter, såvitt det är rimligt och möjligt, tillämpas även å örlogsfartyg och marina hjälpfartyg.

Den ändrade konstruktionen av konventionens artikel II påkallar viss ändring av förevarande paragraf. Lagen bör sålunda i enlighet med konventionens ändrade lydelse direkt vara tillämplig å alla svenska fartyg med undantag av sådana fartyg som i konventionen betecknas som örlogsfartyg och fartyg, som nyttjas såsom marint hjälpfartyg. Såsom örlogsfartyg anses enligt hävdvunnen svensk terminologi flottans och kustartilleriets fartyg, statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg men även förhyrt eller jämlikt särskilda bestämmelser marinen eljest tillhandahållet fartyg under den tid detsamma står till marinens förfogande (marint hjälpfartyg). I förevarande paragraf synes därför böra föreskrivas att lagen endast i den mån Kungl. Maj:t så förordnar äger tillämpning å svenskt örlogsfartyg. Gällande förordnande undantager såsom nämnts endast marinens stridsfartyg; trängfartyg och övningsfartyg faller sålunda under lagen. I vad mån lagen helt eller delvis bör göras tillämplig å marinens stridsfartyg kan ej bedömas utan en närmare undersökning. Det torde få ankomma på sjöfartsstyrelsen att i samråd med chefen för marinen föranstalta därom.

## 10 §.

Paragrafen har behandlats under 1 §.

**Ikraftträdandebestämmelse**

*Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet* erinrar om att ändringarna i 1954 års oljeskyddskonvention träder i kraft i förhållande till alla stater, som ratificerat 1954 års oljeskyddskonvention och som icke före ikraftträdandet avgivit formell deklaration att de antagna ändringarna icke accepteras, tolv månader efter det att ändringarna godkänts av två tredjedelar av de stater, som ratificerat 1954 års konvention. När ikraftträdandet kommer att ske är sålunda omöjligt att nu med säkerhet bestämma. Det kan emellertid komma att inträda relativt kort tid efter den 1 juli 1963. Med hänsyn härtill föreslår *sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet* att lagstiftningen ändras med tillämplighet från och med den 1 juli 1963.

*Sjöfartsstyrelsens och oljeskyddsrådets* förslag i denna del har i allmänhet lämnats utan erinran av remissorganen. I ett par remissyttranden föreslås emellertid att frågan om tidpunkten för ändringarnas genomförande tillsvi vidare hålles öppen. Sålunda anför *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* att därest av någon orsak tillräckligt många stater icke skulle ratificera ändringarna i konventionen och deras ikraftträdande sålunda fördröjas, uppstår därför den situationen att svenska fartyg får följa hårdare regler än fartyg, tillhörande stater som icke ratificerat och sålunda icke skärpt sin egen lagstiftning. En sådan risk bör landets sjöfart icke behöva taga — allraminst under rådande osäkra handelspolitiska läge. Varken *sjöfartsstyrelsen* eller *oljeskyddsrådet* har tillfredsställande motiverat varför den svenska lagstiftningen bör föregripa konventionsändringarna. *Länsstyrelsen* hemställer därför att lagen måtte träda i kraft den dag Konungen där- om förordnar. Liknande synpunkter anföres av *Sveriges redareförening*.

**Departementschefen.** Det kan för närvarande icke med någon säkerhet bedömas när de vidtagna konventionsändringarna kan komma att träda i kraft. Jag vill därför förorda, att det lägges i Kungl. Maj:ts hand att avgöra när de föreslagna lagändringarna skall träda i kraft. Ikraftträdandebestämmelsen i departementsförslaget har avfattats i enlighet härmed.

**Departementschefens hemställan**

I enlighet med vad i det föregående anförts föreligger förslag till *lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget, av den lydelse bilaga (*Bilaga B*)<sup>1</sup> till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen angivna ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

<sup>1</sup> Bilagan, som frånsett vissa redaktionella jämkningar är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget har här uteslutits.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Nils van der Heeg*

**1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets  
förorening genom olja i de delar konventionen ändrats  
vid 1962 års revision**

(Översättning)

*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 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. 86/59;

“Mile” means a nautical mile of 6,080 feet or 1,852 metres;

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

“Oily mixture” means a mixture with an oil content of 100 parts or more in 1,000,000 parts of the mixture;

“Organization” means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization;

“Ship” means any sea-going vessel of any type whatsoever, including floating craft, whether self-propelled or towed by another vessel, making a sea voyage; and “tanker” means a ship in which the greater part of the cargo space is constructed or adapted for the carriage of liquid cargoes in bulk

*Artikel 1*

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. standard metod D 86/59;

»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.

»Oljehaltig blandning» betyder en blandning med 100 eller fler delar olja på 1 miljon delar vätska;

»Organisation» betyder den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen;

»Fartyg» betyder varje sjögående farkost av vad slag det vara må, omfattande även flytande arbetsredskap, med eget framdrivningsmedel eller bogserat av annan farkost, när det till sjöfart nyttjas; »tankfartyg» betyder fartyg i vilket större delen av lastutrymmet är byggt eller anpassat för transport



and which is not, for the time being, carrying a cargo other than oil in that part of its cargo space.

(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 it is responsible and to which the Convention shall have been extended under Article XVIII.

### Article II

(1) The present Convention shall apply to ships registered in any of the territories of a Contracting Government and to unregistered ships having the nationality of a Contracting Party, except:

(a) tankers of under 150 tons gross tonnage and other ships of under 500 tons gross tonnage, provided that each Contracting Government will take the necessary steps, so far as is reasonable and practicable, to apply the requirements of the Convention to such ships also, having regard to their size, service and the type of fuel used for their propulsion;

(b) ships for the time being engaged in the whaling industry when actually employed on whaling operations;

(c) 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 St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada;

(d) naval ships and ships for the time being used as naval auxiliaries.

(2) Each Contracting Government undertakes to adopt appropriate measures ensuring that requirements equivalent to those of the present Convention are, so far as is reason-

av flytande last i bulk och som icke för tillfället transporterar annan last än olja i sådan del av lastutrymmet.

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 hava utvidgats att omfatta.

### Artikel II

1. Denna konvention skall äga tillämpning å fartyg, registrerat i ett territorium som hör under en fördragsslutande regering, och å icke registrerade fartyg med en fördragsslutande parts nationalitet, med undantag för:

a) tankfartyg under 150 ton brutto och andra fartyg under 500 ton brutto. Det förutsättes att varje fördragsslutande regering vidtager de åtgärder, som äro nödvändiga för att tillämpa konventionens krav även på sådana fartyg, i den utsträckning det är rimligt och möjligt med hänsyn tagen till deras storlek, användning och den typ av bränsle, som nyttjas för att driva fartygen;

b) valfångstfartyg, när de delta i valfångstexpedition;

c) fartyg som befara de Stora Sjöarna i Nordamerika jämte deras förbindelseleder och tillflöden så långt öster ut som till S:t Lambert Locks nedre mynning vid Montreal i provinsen Quebec i Canada;

d) örlogsfartyg, ävensom andra fartyg när de användas såsom marina hjälpfartyg.

2. Varje fördragsslutande regering åtager sig att vidtaga lämpliga åtgärder för att trygga, att konventionens föreskrifter, såvill det är rimligt och möjligt, tillämpas å de fartyg som

able and practicable, applied to the ships referred to in sub-paragraph (d) of paragraph (1) of this Article.

### Article III

Subject to the provisions of Articles IV and V:

(a) the discharge from a tanker to which the present Convention applies, within any of the prohibited zones referred to in Annex A to the Convention, of oil or oily mixture shall be prohibited;

(b) the discharge from a ship to which the present Convention applies, other than a tanker, of oil or oily mixture shall be made as far as practicable from land. As from a date three years after that on which the Convention comes into force for the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II, sub-paragraph (a), of this article shall apply to a ship other than a tanker, except that the discharge of oil or of oily mixture from such a ship shall not be prohibited when the ship is proceeding to a port not provided with such facilities for ships other than tankers as are referred to in Article VIII;

(c) the discharge from a ship of 20,000 tons gross tonnage or more, to which the present Convention applies and for which the building contract is placed on or after the date on which this provision comes into force, of oil or oily mixture shall be prohibited. However, if, in the opinion of the master, special circumstances make it neither reasonable nor practicable to retain the oil or oily mixture on board, it may be discharged outside the prohibited zones referred to in Annex A to the Convention. The reasons for such discharge shall be reported to the Contracting Government of the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II. Full details

nämnas under mom. 1 d i denna artikel.

### Artikel III

Med de begränsningar, som följa av bestämmelserna i artiklarna IV och V, skall

a) uttömning från ett tankfartyg, å vilket denna konvention äger tillämpning, av olja eller oljehaltig blandning inom någon av de i bilaga A angivna zonerna, vara förbjuden;

b) uttömning från ett fartyg, å vilket konventionen äger tillämpning och som icke är ett tankfartyg, av olja eller oljehaltig blandning, ske så långt från land som det är praktiskt möjligt. Efter förloppet av tre år från dagen för konventionens ikraftträdande med avseende å det territorium till vilket fartyget hör enligt artikel II. 1, skall a) ovan gälla jämväl annat fartyg än tankfartyg, dock att uttömning av olja eller oljehaltig blandning från sådant fartyg icke skall vara förbjuden, då fartyget befinner sig på resa till hamn, som icke är utrustad med sådana mottagningsanordningar för andra fartyg än tankfartyg, som avses i artikel VIII;

c) uttömning från ett fartyg å 20 000 ton brutto eller mer, på vilket denna konvention är tillämplig och för vilket byggnadskontraktet tecknats på eller efter den dag då detta stadgande träder ikraft, av olja eller oljehaltig blandning vara förbjuden. Skulle emellertid, enligt befälhavarens åsikt, särskilda omständigheter föreligga, som göra att det icke är skäligt eller möjligt att behålla oljan eller den oljehaltiga blandningen ombord, må denna uttömmas utanför de i konventionens bilaga A omnämnda förbjudna zonerna. Skälen för sådan uttömning skall anmälas till den fördragsslutande regeringen för det territorium till vilket fartyget hör enligt artikel II. 1. Samtliga uppgif-

of such discharges shall be reported to the Organization at least every twelve months by Contracting Governments.

#### Article IV

Article III shall not apply to:

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

(b) the escape of oil or of oily mixture resulting from damage to a 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 minimizing the escape;

(c) the discharge of residue arising from the purification or clarification of fuel oil or lubricating oil, provided that such discharge is made as far from land as is practicable.

#### Article V

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

(a) during the period of twelve months following the date on which the present Convention comes into force for the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II, of oily mixture;

(b) after the expiration of such period, of oily mixture containing no oil other than lubricating oil which has drained or leaked from machinery spaces.

#### Article VI

(1) Any contravention of Articles III and IX shall be an offence punishable under the law of the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II.

ter om sådana utsläpp skall av de fördragsslutande regeringarna meddelas till organisationen minst var tolfte månad.

#### Artikel IV

Artikel III skall icke äga tillämpning å

a) uttömning av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som sker med hänsyn till ett fartygs 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 rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja under förutsättning att sådan uttömning sker så långt från land som det är praktiskt möjligt.

#### Artikel V

Artikel III skall icke gälla beträffande uttömning från ett fartygs rännstenar

a) under en tidrymd av tolv månader efter den dag, då konventionen träder i kraft i förhållande till det territorium till vilket fartyget hör enligt artikel II, 1 av oljehaltig blandning;

b) efter utgången av nämnda tid av oljehaltig blandning som icke innehåller annan olja än smörjolja, som runnit eller läckt ut från fartygets maskinutrymmen.

#### Artikel VI

1. Varje överträdelse av artikel III eller IX skall anses som en straffbar handling enligt lagen i det territorium till vilket fartyget hör enligt artikel II, 1.

(2) The penalties which may be imposed under the law of any of the territories of a Contracting Government in respect of the unlawful discharge from a ship of oil or oily mixture outside the territorial sea of that territory shall be adequate in severity to discourage any such unlawful discharge and shall not be less than the penalties which may be imposed under the law of that territory in respect of the same infringements within the territorial sea.

(3) Each Contracting Government shall report to the Organization the penalties actually imposed for each infringement.

#### Article VII

(1) As from a date twelve months after the present Convention comes into force for the relevant territory in respect of a ship in accordance with paragraph (1) of Article II, such a ship shall be required to be so fitted as to prevent, so far as reasonable and practicable, the escape of fuel oil or heavy diesel oil into bilges, unless effective means are provided to ensure that the oil in the bilges is not discharged in contravention of this Convention.

(2) Carrying water ballast in oil fuel tanks shall be avoided if possible.

#### Article VIII

(1) Each Contracting Government shall take all appropriate steps to promote the provision of facilities as follows:

(a) according to the needs of ships using them, ports shall be provided with facilities adequate for the reception, without causing undue delay to ships, of such residues and oily mixtures as would remain for disposal from ships other than tankers if the bulk of the water had been separated from the mixture;

(b) oil loading terminals shall be provided with facilities adequate for the reception of such residues

2. Straff, som enligt lag i något territorium hör under en fördragsslutande regering, stadgas såsom påföljd för olaglig uttömning från fartyg av olja eller oljehaltig blandning utanför detta territoriums territorialvatten, skall vara tillräckligt strängt för att avskräcka från sådan olaglig uttömning och må icke vara lindrigare än det straff som enligt lag i samma territorium må kunna utmätas för motsvarande förseelse inom territorialvattnet.

3. Varje fördragsslutande regering skall meddela organisationen de straff, som utdömts för varje överträdelse.

#### Artikel VII

1. Tolv månader efter den dag, då konventionen trätt i kraft för ett territorium, såvitt avser fartyg som enligt artikel II, 1, hör till territoriet, skall ett sådant fartyg vara försett med anordning av beskaffenhet att, i den mån det är skäligt och möjligt, hindra brännolja eller tjock dieselolja att rinna ner i rännsten, såvida icke fartyget är utrustat med effektiva medel för att hindra att oljan i rännstenarna uttömmes i strid med denna konvention.

2. Förande av ballastvatten i bränsletankar skall om möjligt undvikas.

#### Artikel VIII

1. Varje fördragsslutande regering skall vidtaga alla lämpliga åtgärder för att befordra anskaffandet av följande anordningar:

a) i hamn skola finnas anordningar, anpassade efter fartygens behov, som möjliggöra för andra fartyg än tankfartyg, att utan onödigt uppehåll befria sig från sådana rester av olja och oljehaltig blandning, som kunna vara kvar sedan huvuddelen av vattnet separerats från blandningen;

b) i oljelastningshamn skola finnas anordningar som möjliggöra för tankfartyg att befria sig från likaledes kvarvarande oljerester;

and oily mixtures as would similarly remain for disposal by tankers;

(c) ship repair ports shall be provided with facilities adequate for the reception of such residues and oily mixtures as would similarly remain for disposal by all ships entering for repairs.

(2) Each Contracting Government shall determine which are the ports and oil loading terminals in its territories suitable for the purposes of sub-paragraphs (a), (b) and (c) of paragraph (1) of this Article.

(3) As regards paragraph (1) of this Article, each Contracting Government shall report to the Organization, for transmission to the Contracting Government concerned, all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

#### Article IX

(1) Of the ships to which the present Convention applies, every ship which uses oil fuel and every tanker shall be provided with 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 Convention.

(2) The oil record book shall be completed on each occasion, whenever any of the following operations takes place in the ship:

(a) ballasting of and discharge of ballast from cargo tanks of tankers;

(b) cleaning of cargo tanks of tankers;

(c) settling in slop tanks and discharge of water from tankers;

(d) disposal from tankers of oily residues from slop tanks or other sources;

(e) ballasting, or cleaning during voyage, of bunker fuel tanks of ships other than tankers;

(f) disposal from ships other than tankers of oily residues from bunker fuel tanks or other sources;

(g) accidental or other excep-

c) i hamn där fartygsreparationer utföras skola finnas anordningar som möjliggöra för fartyg, som anlöpa hamnen för reparation, att befria sig från likaledes kvarvarande oljerester.

2. Varje fördragsslutande regering skall avgöra, vilka oljelastningshamnar såväl som andra hamnar inom dess territorium, som böra vara utrustade med anordningar som avses i mom. 1 a), b) och c) av denna artikel.

3. Varje fördragsslutande regering skall underrätta organisationen, för vidarebefordran till vederbörande fördragsslutande regering om alla de fall där anordningarna bedömts vara otillfredsställande.

#### Artikel IX

1. Varje tankfartyg och varje annat fartyg, som omfattas av konventionen och som använder olja som bränsle, skall vara försett med en oljebok (antingen som en del av fartygets officiella skeppsdagbok eller av annan karaktär) av den form bilaga B till konventionen utvisar.

2. Anteckning i oljeboken skall göras var gång någon av följande åtgärder vidtages ombord å fartyget:

a) ballastning av eller uttömning från tankfartygs lasttankar;

b) rengöring av tankfartygs lasttankar;

c) settling i sloptank och uttömning av vatten från tankfartyg;

d) bortskaffande från tankfartyg av oljerester från sloptankar och andra förvaringsställen;

e) ballastning eller rengöring under resa av brännoljetankar ombord å annat fartyg än tankfartyg;

f) bortskaffande från annat fartyg än tankfartyg av oljerester från brännoljetankar och andra förvaringsställen;

g) uttömning eller utflöde av ol-

tional discharges or escapes of oil from tankers or ships other than tankers.

In the event of such discharge or escape of oil or oily mixture as is referred to in sub-paragraph (c) of Article III or in Article IV, a statement shall be made in the oil record book of the circumstances of, and reason for, the discharge or escape.

(3) Each operation described in paragraph (2) of this Article shall be fully recorded without delay in the oil record book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each page of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and, when the ship is manned, by the master of the ship. The written entries in the oil record book shall be in an official language of the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II, or in English or French.

(4) Oil record books shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times, and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. They shall be preserved for a period of two years after the last entry has been made.

(5) The competent authorities of any of the territories of a Contracting Government may inspect on board any ship to which the present Convention applies, while within a port in that territory, the oil record book required to be carried in the ship in compliance with the provisions of this Article, 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

ja från tankfartyg eller annat fartyg, som skett oavsiktligt eller tillfälligtvis.

Vid uttömning eller utflöde av olja eller oljehaltig blandning i fall som avses i artikel III c, eller IV, skall redogörelse för omständigheterna kring och skälen för uttömningen eller utflödet införas i oljejournalen.

3. Om varje åtgärd, som avses i denna artikels andra mom. skall utan dröjsmål i oljejournalen införas fullständiga uppgifter i enlighet med vad i formuläret anges för varje slag av åtgärd. Varje journalsida skall undertecknas av den eller dem av befälet som hava ansvaret för de vidtagna åtgärderna och, då fartyget är bemannat, av befälhavaren ombord. Anteckningarna i oljejournalen skola vara avfattade på officiellt språk i det territorium till vilket fartyget hör enligt artikel II, 1, eller på engelska eller franska.

4. Oljejournal skall förvaras på en sådan plats, att den är lätt tillgänglig för granskning vid varje rimlig tidpunkt och skall, med undantag för obemannade fartyg som bogseras, förvaras ombord å fartyget. Den skall bevaras två år efter dagen för senaste anteckning.

5. Vederbörande myndigheter i territorium som hör under en fördragslutande regering äga rätt att, ombord å varje fartyg, på vilket konventionen äger tillämpning, medan fartyget befinner sig i en hamn inom territoriet, granska den oljejournal som enligt denna artikel 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.

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 Government of the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II particulars in writing of evidence that any provision of the present Convention has been contravened in respect of that ship, wheresoever the alleged contravention 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 Government so informed shall investigate the matter, and may request the other Government to furnish further or better particulars of the alleged contravention. If the Government so informed is satisfied that sufficient evidence is available in the form required by its 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 Government and the Organization of the result of such proceedings.

#### 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) Subject to Article XV, the Governments of States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the present Convention by:

(a) signature without reservation as to acceptance;

#### Artikel X

1. Varje fördragsslutande regering äger tillstålla regeringen i det territorium under vilket ifrågakommande fartyg hör enligt artikel II, 1, skriftlig anmälan om överträdelse av konventionen, närhelst bevis föreligger för att någon bestämmelse däri åsidosatts av fartyget, 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 sådan anmälan skall undersöka saken och har rätt att anmoda den andra regeringen att inkomma med närmare upplysningar om den påstådda överträdelsen. Om den förstnämnda regeringen anser tillräckliga skäl enligt dess lag föreligga för ett rättsligt förfarande mot fartygets ägare eller befälhavare med anledning av den påstådda förseelsen, skall den föranstälta om att sådant förfarande inledes så snart som möjligt och underrätta den andra regeringen ävensom organisationen om resultatet därav.

#### Artikel XIV

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

2. Under de förutsättningar som angivas i artikel XV kunna regeringar i stater, som äro medlemmar av Förenta Nationerna eller något av dess fackorgan eller anslutna till den Internationella domstolens stadga, bliva deltagare i konventionen genom

a) underskrift utan förbehåll om anslutning;

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

(c) 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 present Convention of each signature and deposit of an acceptance and of the date of such signature or deposit.

#### Article XVI

(1) (a) The present Convention may be amended by unanimous agreement between the Contracting Governments.

(b) Upon request of any Contracting Government a proposed amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration and acceptance under this paragraph.

(2) (a) An amendment to the present Convention may be proposed to the Organization at any time by any Contracting Government, and such proposal if adopted by a two-thirds majority of the Assembly of the Organization upon recommendation adopted by a two-thirds majority of the Maritime Safety Committee of the Organization shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(b) Any such recommendation by the Maritime Safety Committee shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their consideration at least six months before it is considered by the Assembly.

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

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

c) anslutning.

3. Anslutning sker genom deponeering 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 XVI

1. a) Denna konvention må ändras genom enhälligt beslut av de fördragsslutande regeringarna.

b) Förslag om ändring av denna konvention skall på begäran av fördragsslutande regering av organisationen meddelas samtliga fördragsslutande regeringar för övervägande och godkännande enligt förevärande artikel punkt 1 a.

2. a) Ändring av denna konvention må när som helst föreslås organisationen av varje fördragsslutande regering och sådant förslag skall om det antages med två tredjedels majoritet av organisationens plenarförsamling på rekommendation med två tredjedels majoritet av organisationens sjösäkerhetskommitté, av organisationen delgivas alla fördragsslutande regeringar för godkännande.

b) Varje sådan rekommendation av sjösäkerhetskommittén skall av organisationen delgivas alla fördragsslutande regeringar för övervägande minst sex månader innan den tages under övervägande av plenarförsamlingen.

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



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

(4) Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph (2) or (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) The Assembly, by a two-thirds majority vote, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee, and subject to the concurrence of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention, or a conference convened under paragraph (3) of this Article by a two-thirds majority vote, may determine at the time of its adoption that the amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under paragraph (4) of this Article and which does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment comes into force, shall, upon the expiry of this period, cease to be a party to the present Convention.

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

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

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

4. Ändring som enligt mom. 2 eller 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. Plenarförsamlingen må, då ändring antages, med två tredjedels majoritet, varav två tredjedelar av de regeringar som äro representerade i sjösäkerhetskommittén, och under förutsättning av bifall av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna eller av en konferens, som i enlighet med denna artikel mom. 3 sammankallats av en två tredjedels majoritet, besluta, att ändringen är så viktig, att varje fördragsslutande regering, som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel mom. 4 och som icke godkänt ändringen inom en tidrymd av 12 månader, efter det att ändringen trätt i kraft, skall upphöra att vara medlem av denna konvention vid utgången av nämnda tidrymd.

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

7. Godkännande eller förklaring enligt denna artikel skall ske skriftligen till organisationen, som skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om mottagandet av godkännandet eller förklaringen.

## Article XVIII

(1) (a) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing given to the Bureau declare that the Convention shall extend to such territory.

(b) The present 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 territory named therein.

(2) (a) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Government which has made a declaration under paragraph (1) of this Article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the present Convention has been so extended to any territory, may by a notification in writing given to the Bureau after consultation with such territory declare that the Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, 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 the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territory under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the Convention has been or will cease to be so extended.

## Artikel XVIII

1. a) Förenta Nationerna, i de fall denna organisation är administrerande myndighet för ett territorium, eller fördragsslutande regering, som ansvarar för ett territoriums internationella förbindelser, skall så snart som möjligt rådgöra med sådant territorium om utvidgning av denna konvention till att omfatta territoriet och må när som helst genom att insända skriftligt meddelande till sekretariatet förklara, att konventionen även skall omfatta sådant territorium.

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) Förenta Nationerna, i de fall denna organisation är administrerande myndighet för ett territorium, eller fördragsslutande regering, som har avgivit förklaring i enlighet med förevarande artikel mom. 1 må, när som helst efter utgången av en tid av fem år från den dag då denna konvention utvidgats till att omfatta visst territorium, efter att ha rådgjort med detta 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 territorium angivet i sådan förklaring, ett år efter det sekretariatet mottagit 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. 2 av denna artikel, varvid i varje fall angivas dagen för utsträckningen eller dess upphörande.

## ANNEX A

## BILAGA A TILL KONVENTIONEN

## PROHIBITED ZONES

(1) All sea areas within 50 miles from the nearest land shall be prohibited zones.

For the purposes of this Annex, the term "from the nearest land" means "from the base-line from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958".

(2) The following sea areas, insofar as they extend more than 50 miles from the nearest land, shall also be prohibited zones:

(a) *Pacific Ocean**The Canadian Western Zone*

The Canadian Western Zone shall extend for a distance of 100 miles from the nearest land along the west coast of Canada.

(b) *North Atlantic Ocean, North Sea and Baltic Sea*(i) *The North-West Atlantic Zone*

The North-West Atlantic Zone shall comprise the sea areas within a line drawn from latitude 38°47' north, longitude 73°43' west to latitude 39°58' north, longitude 68°34' west thence to latitude 42°05' north, longitude 64°37' west thence along the east coast of Canada at a distance of 100 miles from the nearest land.

(ii) *The Icelandic Zone*

The Icelandic Zone shall extend for a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Iceland.

(iii) *The Norwegian, North Sea and Baltic Sea Zone*

The Norwegian, North Sea and Baltic Sea Zone shall extend for a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Norway and shall include the whole of the North Sea and of the Baltic Sea and its Gulfs.

## FÖRBJUDNA ZONER

1. Allt havsområde inom ett avstånd av 50 mil från närmaste land skall utgöra förbjudna zoner.

Med uttrycket »från närmaste land» förstås i denna bilaga »från den baslinje från vilken ifrågavarande territoriums territorialvatten räknas enligt 1958 års Genèvekonvention beträffande territorialvatten och angränsande områden».

2. Följande havsområden skola också anses som förbjudna zoner, såvitt de sträcka sig mer än 50 mil från närmaste land:

a) *Stilla havet**Västkanadensiska zonen*

Västkanadensiska zonen skall sträcka sig 100 mil från närmaste land längs Kanadas västra kust.

b) *Nordatlanten, Nordsjön och Östersjön*1) *Nordvästatlantiska zonen*

Nordvästatlantiska zonen skall omfatta havsområdena inom en linje dragen från 38°47' nordlig bredd, 73°43' västlig längd till 39°58' nordlig bredd, 68°34' västlig längd, därifrån till 42°05' nordlig bredd, 64°37' västlig längd och därifrån längs Kanadas östra kust på ett avstånd av 100 mil från närmaste land.

2) *Isländska zonen*

Isländska zonen skall sträcka sig 100 mil från närmaste land längs den isländska kusten.

3) *Norska, nordsjö- och östersjözonerna*

Norska, nordsjö- och östersjözonerna skola sträcka sig 100 mil från närmaste land längs norska kusten och skola innefatta hela Nordsjön och Östersjön med vikar.

(iv) *The North-East Atlantic Zone*

The North-East Atlantic Zone shall include the sea areas within a line drawn between the following positions:

Latitude	Longitude
62° north	2° east,
64° north	00°;
64° north	10° west,
60° north	14° west;
54°30' north	30° west,
53° north	40° west;
44°20' north	40° west,
44°20' north	30° west;
46° north	20° west, thence

towards Cape Finisterre at the intersection of the 50-mile limit.

(v) *The Spanish Zone*

The Spanish Zone shall comprise the areas of the Atlantic Ocean within a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Spain and shall come into operation on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of Spain.

(vi) *The Portuguese Zone*

The Portuguese Zone shall comprise the area of the Atlantic Ocean within a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Portugal and shall come into operation on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of Portugal.

(c) *Mediterranean and Adriatic Seas**The Mediterranean and Adriatic Zone*

The Mediterranean and Adriatic Zone shall comprise the sea areas within a distance of 100 miles from the nearest land along the coasts of each of the territories bordering the Mediterranean and Adriatic Seas and shall come into operation in respect of each territory on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of that territory.

4) *Nordöstatlantiska zonen*

Nordöstatlantiska zonen skall omfatta havsområdena inom en linje dragen mellan följande positioner:

Latitud	Longitud
62° nord	2° ost,
64° nord	00°;
64° nord	10° väst,
60° nord	14° väst;
54°30' nord	30° väst,
53° nord	40° väst;
44°20' nord	40° väst,
44°20' nord	30° väst;
46° nord	20° väst,

och därifrån mot Cap Finisterre vid skärningspunkten med femtiomilsgränsen.

5) *Spanska zonen*

Spanska zonen skall omfatta atlantiska oceanen inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs Spaniens kust och skall tillämpas från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till Spanien.

6) *Portugisiska zonen*

Portugisiska zonen skall omfatta atlantiska oceanen inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs Portugals kust och skall tillämpas från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till Portugal.

c) *Medelhavet och Adriatiska Havet**Medelhavs- och adriatiska zonen*

Medelhavs- och adriatiska zonen skall omfatta havsområdena inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs kusten av vart och ett av de territorier, som gränsa till Medelhavet och Adriatiska Havet, samt skall tillämpas med avseende å varje territorium från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till detta territorium.

(d) *Black Sea and Sea of Azov**The Black Sea and Sea of Azov Zone*

The Black Sea and Sea of Azov Zone shall comprise the sea areas within a distance of 100 miles from the nearest land along the coasts of each of the territories bordering the Black Sea and Sea of Azov and shall come into operation in respect of each territory on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of that territory. Provided that the whole of the Black Sea and the Sea of Azov shall become a prohibited zone on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of Roumania and the Union of Soviet Socialist Republics.

(e) *Red Sea**The Red Sea Zone*

The Red Sea Zone shall comprise the sea areas within a distance of 100 miles from the nearest land along the coasts of each of the territories bordering the Red Sea and shall come into operation in respect of each territory on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of that territory.

(f) *Persian Gulf*(i) *The Kuwait Zone*

The Kuwait Zone shall comprise the sea area within a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Kuwait.

(ii) *The Saudi Arabian Zone*

The Saudi Arabian Zone shall comprise the sea area within a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Saudi Arabia and shall come into operation on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of Saudi Arabia.

(g) *Arabian Sea, Bay of Bengal and Indian Ocean*(i) *The Arabian Sea Zone*d) *Svarta Havet och Azovska Sjön**Zonen i Svarta Havet och Azovska Sjön*

Zonen i Svarta Havet och Azovska Sjön skall omfatta havsområdena inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs kusten av vart och ett av de territorier, som gränsa till Svarta Havet och Azovska Sjön, samt skall tillämpas med avseende å varje territorium från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till detta territorium. Hela Svarta Havet och hela Azovska Sjön skola dock utgöra förbjudna zoner från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till Rumänien och de Socialistiska Rådsrepublikernas Union.

e) *Röda havet**Röda havszonen*

Röda havszonen skall omfatta havsområdena inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs kusten av varje till Röda Havet gränsande territorium och skall tillämpas från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till detta territorium.

f) *Persiska viken*1) *Kuwaitzonen*

Kuwaitzonen skall omfatta havsområdet inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs Kuwaits kust.

2) *Saudi-arabiska zonen*

Saudi-arabiska zonen skall omfatta havsområdet inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs Saudi-Arabiens kust och skall tillämpas från och med den dag då denna konvention träder i kraft i förhållande till Saudi Arabien.

g) *Arabiska Sjön, Bengaliska Bukten och Indiska Oceanen*1) *Arabiska sjözonen*

The Arabian Sea Zone shall comprise the sea areas within a line drawn between the following positions:

Latitude	Longitude
23°33' north	68°20' east,
23°33' north	67°30' east;
22° north	68° east,
20° nord	70° east;
18°55' north	72° east,
15°40' north	72°42' east;
8°30' north	75°48' east,
7°10' north	76°50' east;
7°10' north	78°14' east,
9°06' north	79°32' east,

and shall come into operation on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of India.

(ii) *The Bay of Bengal Coastal Zone*

The Bay of Bengal Coastal Zone shall comprise the sea areas between the nearest land and a line drawn between the following positions:

Latitude	Longitude
10°15' north	80°50' east,
14°30' north	81°38' east;
20°20' north	88°10' east,
20°20' north	89° east,

and shall come into operation on the date on which the present Convention shall have come into force in respect of India.

(iii) *The Malagasy Zone*

The Malagasy Zone shall comprise the sea area within a distance of 100 miles from the nearest land along the coast of Madagascar west of the meridians of Cape d'Ambre in the north and of Cape Ste. Marie in the south and within a distance of 150 miles from the nearest land along the coast of Madagascar east of these meridians, och shall come into operation when the present Convention shall have come into force in respect of Madagascar.

(h) *Australia*  
*The Australian Zone*

Arabiska sjözonen skall omfatta havsområdena inom en linje dragen mellan följande positioner:

Latitud	Longitud
23°33' nord	68°20' ost,
23°33' nord	67°30' ost;
22° nord	68° ost,
20° nord	70° ost;
18°55' nord	72° ost,
15°40' nord	72°42' ost;
8°30' nord	75°48' ost,
7°10' nord	76°50' ost;
7°10' nord	78°14' ost,
9°06' nord	79°32' ost;

och skall tillämpas från och med den dag då konventionen träder i kraft i förhållande till Indien.

2) *Bengaliska buktens kustzon*

Bengaliska buktens kustzon skall omfatta havsområdena mellan närmaste land och en linje dragen mellan följande positioner:

Latitud	Longitud
10°15' nord	80°50' ost,
14°30' nord	81°38' ost;
20°20' nord	88°10' ost,
20°20' nord	89° ost,

och skall tillämpas från och med den dag då konventionen träder i kraft i förhållande till Indien.

3) *Malagassiska zonen*

Malagassiska zonen skall omfatta havsområdet inom ett avstånd av 100 mil från närmaste land längs Madagaskars kust väst om Cape d'Ambremeridianen i norr och Cape Ste. Mariemeridianen i söder och inom ett avstånd av 150 mil från närmaste land längs Madagaskars kust öst om dessa meridianer och skall tillämpas från och med den dag, då denna konvention träder i kraft i förhållande till Madagaskar.

h) *Australien*  
*Australiska zonen*

The Australian Zone shall comprise the sea area within a distance of 150 miles from the nearest land along 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.

(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 the nearest land along 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 to the effect that it considers that the destruction of birds and adverse effects on fish and the marine organisms on which they feed would be likely to occur or 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 Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the declaration.

(4) The Organization shall prepare a set of charts indicating the extent of the prohibited zones in force in accordance with paragraph (2) of this Annex and shall issue amendments thereto as may be necessary.

Australiska zonen skall omfatta havsområdet inom ett avstånd av 150 mil från närmaste land längs Australiens kust, med undantag för havsområdet utanför det australiska fastlandets norra och västra kuster mellan en punkt mitt för Torsdagsön och en punkt på västra kusten vid 20° sydlig bredd.

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 den 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, att den anser, att förintelse av fågel och menliga verkningar för fisken och de havsorganismer varav denna lever troligen skulle bli följden eller 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 organisationen, som har att underrätta samtliga fördragsslutande regeringar om mottagandet av densamma.

4. Organisationen skall iordningställa en uppsättning kartor, vilka utvisa omfattningen av de förbjudna zoner som tillämpas i enlighet med denna bilaga mom. 2, samt de ändringar till kartorna, som kunna visa sig nödvändiga.

## BILAGA B TILL KONVENTIONEN

## Formulär till oljejournal

1. Throughout the Annex replace the words "Identity numbers of tank(s)" by "Identity numbers of tank(s) concerned".
2. In Form I (a) replace the words "Place or position of ship" by "Place or position of ship at time of discharge".
3. In Form I (d) and Form II (a) and (b) replace the words "Place or position of ship" by "Place or position of ship at time of disposal".
4. In Form I (c) add a new line 17 as follows: "17. Approximate quantities of water discharged" and renumber lines in (d) 18 to 20.
5. Delete the words "from ship" in the headings of Forms I (d) and II (b).
6. In Form III replace the words "Place or position of ship" by "Place or position of ship at time of occurrence".
1. Utbyt genomgående i bilagan ordet »Tanknummer» mot orden »Tankens (tankarnas) nummer».
2. Utbyt i avdelning I a. orden »Fartygets uppehållsort eller position» mot orden »Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för uttömningen».
3. Utbyt i avdelning I d. och avdelning II a. och b. orden »Fartygets uppehållsort eller position» mot orden »Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för uttömningen».
4. Foga till formulär I c. en ny rad 17. med lydelse: »17. Ungefärlig mängd uttömt vatten» samt numrera raderna under d. 18 till 20.
5. Uteslut orden »från fartyget» från rubrikerna till avdelningarna I d. och II b.
6. Utbyt i avdelning III orden »Fartygets uppehållsort eller position» mot orden »Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen».

## Resolutioner

## Resolution nr 1

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

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, 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 turistindustrien, 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 installering 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 ävägbringas i hamnar liksom att fartygen förses med behövliga inrättningar.

## Resolution nr 2

### *Främjande av anslutning till konventionen*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, som anser

att ett godkännande och ett samvetsgrant iakttagande av åtgärder för att förhindra eller kontrollera oljeförorening äro oundgängligen nödvändiga från det stora flertalet fartygs sida, vilka färdas inom ett givet område, för att få en betydande förbättring av oljeföroreningssituationen till stånd;

att ett förhinderande av förorening av haven genom olja, däri införstått utrustande av de hamnar i vilka fartyg vanligtvis efterfråga anordningar, som göra det möjligt för dem att uttömma oljehaltiga rester, kräver ett internationellt samarbete;

att det borde falla under de länders ansvar, vilka hava havskuster eller havsgående fartyg under sin flagg, att hålla hav och stränder fria från oljeföroreningar till allmän glädje och för att bevara världens tillgångar på vilt och fiske;

har beslutat,

1) att de fördragsslutande regeringarna i 1954 års internationella konvention till förhinderande av havsvattnets förorening genom olja snarast möjligt böra godkänna de tillägg till konventionen, vilka man samtyckt till på den innevarande konferensen;

2) att den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen bör uppmanas att påpeka det nödvändiga i deltagandet i de gemensamma internationella ansträngningarna att nå här åsyftade mål för sina medlemmar samt för medlemmar av FN eller något av dess fackorgan eller stater anslutna till den Internationella domstolens stadga, vilka icke äro medlemmar i organisationen och vilka icke hava anslutit sig till konventionen, samt inbjuda dem att ansluta sig till konventionen;

3) att organisationen i den utsträckning det är möjligt, på begäran bör meddela upplysningar och råd till de regeringar, som icke hava anslutit sig till konventionen, i syfte att underlätta deras anslutning till konventionen.

### Resolution nr 3

#### *Interimsåtgärder i avvaktan på konventionens ikraftträdande*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

att i avvaktan på att konventionen skall träda i kraft såvitt gäller regering, som har deponerat sitt anslutningsdokument eller undertecknat konventionen utan reservation om anslutning, bör en sådan regering vidtaga omedelbara åtgärder, genom lagstiftning eller på annat sätt, för att säkra

a) installerandet, där det är nödvändigt, av anordningar i fartyg för att förhindra utflöde av brännolja och tjock dieselolja, såsom denna definieras i konventionen, i rännsten, vars innehåll uttömmes i havet utan att ha passerat en separator för oljehaltigt vatten;

b) en ökad utbyggnad av hamnanordningar för mottagande av oljerester, där sådana anordningar f. n. äro otillräckliga;

c) konventionens övriga principer så långt det är möjligt och rimligt.

### Resolution nr 4

#### *Uttömning av oljehaltiga blandningar från tankfartyg*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av havsvattnets förorening genom olja, 1962, har beslutat,

1) att förutom att iakttaga denna konventions stadganden bör alla tankfartyg, överallt där det är rimligt att göra så, undvika uttömning i havet av oljehaltiga blandningar och i stället behålla dem ombord för att uttömma dem i uppsamlingsanordningarna vid kusterna;

2) att bestämmelserna i denna resolution böra meddelas för särskild kännedom till tankfartygs ägare och befälhavare, oljebolag, hamnmyndigheter och reparationsvarv genom de fördragsslutande regeringarnas försorg.

### Resolution nr 5

#### *Tankfartyg med oljerester ombord, vilket passerar genom kanal*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

att, i avsikt att befordra tankfartygens iakttagande av denna konventions stadganden, regeringarna i de länder, som äro ansvariga för kanaler, vilka förbinda internationella hav, böra anmodas att uppfordra vederbörande kanalmyndigheter att acceptera, att tankfartyg med oljehaltiga rester ombord, vilka samlats i en eller flera tankar, skola få tillstånd att passera som om de vore i ballastat tillstånd och behandlas på samma sätt som tankfartyg, vilka hava rengjort och rensolat alla tankar.

**Resolution nr 6*****Anskaffandet av anordningar för mottagande av oljerester vid olje- och andra bulklastningshamnar***

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

1) att det är av största vikt, att olje- och andra bulklastningshamnar utrustas med anordningar för mottagandet av oljerester från tankfartyg för att undvika oljeförorening av havet;

2) att sådana anordningar, där de ännu inte finnas, nu böra anskaffas såsom något av största vikt av de organ, som hava medel att anskaffa dem eller att säkra eller befordra deras anskaffande;

3) att de speciella problem, som uppstå i samband med submarina oljelastningshamnar, böra beaktas;

4) att utvecklingen av denna sak bör hållas under tillsyn av den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen genom dess vederbörande utskott och att upplysningar om den utveckling, som skett av anskaffandet av ovan nämnda anordningar skola införskaffas samt årligen publiceras.

**Resolution nr 7*****Uttömning av olja eller oljehaltig blandning från fartyg, som ej är tankfartyg***

Enär konferensen har beslutat att stadgandena i artikel III b) i denna konvention, vilka förbjuda uttömning av olja eller oljehaltig blandning inom någon av de förbjudna zonerna, icke skola gälla andra fartyg än tankfartyg under en tidrymd av 3 år efter den dag, då konventionen träder i kraft i förhållande till ifrågavarande territorium, yrkar den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, bestämt på, att de regeringar, som i framtiden ansluta sig till konventionen, vidtaga åtgärder för att hindra andra fartyg än tankfartyg att uttömma olja eller oljehaltiga blandningar inom de förbjudna zonerna, då de äro på väg till en hamn, där det finns anordningar för mottagande av oljehaltiga rester.

**Resolution nr 8*****Främjandet av utvecklingen och installerandet av effektiva separatorer för oljehaltigt vatten för fartygsbruk och förberedandet av internationella användningsföreskrifter för sådana separatorer***

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av olja, 1962, har beslutat,

1) att de regeringar, som godkänna denna konvention, böra främja utvecklandet av effektiva separatorer för oljehaltigt vatten och deras installerande i fartyg samt att de böra utarbета en specifikation över de krav som sådana separatorer böra uppfylla;

2) att regeringarna böra insända fullständiga upplysningar till den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen om de framsteg som gjorts i detta avseende, vilka upplysningar organisationen bör samla och samordna och på grundval av vilka organisationen skall inleda erforderliga undersökningar i syfte att erhålla en lämplig internationell specifikation över de krav som oljeseparatorer böra uppfylla; samt

3) att sådana standardkrav böra innefatta följande:

- a) oljehalten i det som uttömts skall vara lägre än gränsvärdet för oljehaltiga blandningar såsom dessa definieras i denna konvention;
- b) separatorns kapacitet skall vara så beräknad, att den effektivt kan separera varje blandning av beständig olja och vatten, som normalt skulle kräva rening ombord å fartyg;
- c) separatorn skall fungera effektivt under alla de förhållanden, som normalt förekomma ombord å ett fartyg till sjöss;
- d) separatorns drift skall vara helautomatiserad; samt
- e) separatorer, som äro avsedda för installation ombord å fartyg, böra vara typstade enligt en standard, som icke är lägre än den internationellt föreskrivna, och skola godkännas av ifrågavarande regering.

#### Resolution nr 9

##### *Uppsamling av använd smörjolja*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

att regeringarna böra, där det är skäligt och nödvändigt, vidtaga åtgärder däribland inräknade såväl administrativa som fiskaliska sådana, för att underlätta uppsamlandet av använd smörjolja, som härrör från fartygsmaskinerier, i hamnar, vilka icke äro utrustade med lämpliga uppsamlingsanordningar.

#### Resolution nr 10

##### *Dieselolja som levereras till fartyg*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

att varje fördragsslutande regering bör säkerställa, att när dieselolja levereras till ett fartyg inom något av dess territorier för vilket denna konvention trätt i kraft, leveransdokumenten upplysa om huruvida sagda olja är »tjock dieselolja», såsom den definieras i artikel I i denna konvention, eller icke.

#### Resolution nr 11

##### *Utarbetandet av en instruktionsbok rörande hur oljeföroreningar kunna undvikas*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

1) att regeringarna böra främja distributionen av en förklarande instruktionsbok eller -böcker för bruk ombord å fartyg, registrerade i deras territorier och för bruk bland landpersonal, som är sysselsatt med att pumpa olja från eller till fartyg. Dessa instruktionsböcker skola dels ange de åtgärder, som äro nödvändiga för att undvika oljeförorening av havet, samt dels de som krävas för att göra det möjligt för fartyg att uppfylla kraven i denna konvention;

2) att regeringarna böra vidtaga åtgärder för utarbetandet, publicerandet och distribuerandet av en sådan instruktionsbok i de fall, då en tillräcklig tillgång på instruktionsböcker, som uppfylla dessa kriterier, icke på annat sätt äro tillgängliga för fartyg och landpersonal. Exemplar av instruktions-

böcker, utarbetade på detta sätt, skola sändas till mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen för inregistrering och när fartyg och landpersonal använda en instruktionsbok, som huvudsakligen utarbetats för bruk av fartyg och landpersonal i främmande land, skall organisationen underrättas om detta;

3) att regeringarna skola säkra, att kursplanerna för erhållandet av navigations- och maskinbefäls-certifikat täcka handhavandet och bruket av utrustning genom vilken oljeförorening av havet kan undvikas.

#### Resolution nr 12

##### *Behovet av forskning beträffande förhindrandet av oljeförorening*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har observerat de upplysningar, som äro tillgängliga om forskning och tekniskt utvecklingsarbete som utförts av många länder, och har beslutat,

1) att forskningen skall fortsättas beträffande många synpunkter på oljeförorening av havet och speciellt inom följande områden:

a) Separatorer för oljehaltigt vatten för fartygsbruk.

Det finns fortfarande icke en separator, enkel och kompakt nog för fartygsbruk, som effektivt separerar varje blandning av beständiga oljor och vatten, som vanligen förekommer ombord, särskilt icke blandningar innehållande oljor med en specifik vikt, som ligger mycket nära färsk- eller havsvattnets.

b) Andra anordningar eller åtgärder än separatorer för oljehaltigt vatten avsedda att förhindra oljeförorening av havet genom utsläpp av beständiga oljor eller oljehaltiga blandningar från fartyg.

c) Metoden att binda oljan och dess bortskaffande från havsytan. Metoder, som grunda sig på pulver, vilka användas för att få oljan att sjunka, äro av tvivelaktig användbarhet och varaktighet samt kunna förorsaka icke önskvärd förorening av havsbotten. Metoder, som grunda sig på emulsionsbildare, har den nackdelen, att därvid använda agenser kunna vara giftiga för den marina floran och faunan. Vissa mekaniska metoder ha visat sig mycket lovande vid bruk i lugnt vatten men äro av tvivelaktigt värde på öppna havet.

d) Utvecklandet av en anordning, som upptäcker, mäter och registrerar oljehalten i uttömning från fartyg.

e) De beständiga oljornas inverkan på den marina floran och faunan samt mikroorganismernas roll vid förintandet av sådana oljor.

2) att resultaten av forskning inom ovan angivna och därmed förbundna områden (däri inräknat, men icke begränsat till, tekniska upplysningar rörande forskning och experiment, inklusive forskning ombord med hänsyn till antiföroreningsåtgärder och anordningar) årligen skola överlämnas av ifrågavarande regering till den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen för sammanställning och översändande till alla fördragsslutande regeringar samt att tekniska spørsmål omfattande forskning skola överlämnas till de fördragsslutande regeringarnas tekniska experter.

#### Resolution nr 13

##### *Samordning av forskningen*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

1) att de fördragsslutande regeringarna skola förse den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen med upplysningar om de forskningar, som de företaga beträffande undvikandet av oljeföroreningar och med upplysningar om utvecklandet av effektiva metoder att förfara med oljeföroreningar, när sådana förekomma, samt dylika metoder att avlägsna dem från stränder;

2) att organisationen skall stå i oavbruten kontakt med dessa problem och att den skall analysera och sprida de rön den gjort rörande dessa problem;

3) att organisationen skall, i avsikt att underlätta detta arbete, tillsätta en grupp av tekniska experter, som skola nomineras av vederbörande regeringar, vilken organisationen kan tillkalla för att få råd i dessa frågor, allteftersom behov uppkomma.

#### Resolution nr 14

##### *Upprättandet av internationella oljeföreningsskommittéer*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av förorening av havsvattnet genom olja, 1962, har beslutat,

att de regeringar, som ännu inte ha gjort så, böra upprätta nationella kommittéer med uppgift att följa utvecklingen av oljeföreningssproblemet och anvisa praktiska åtgärder för dess lösning ävensom att ombesörja nödiga utredningar.

#### Resolution nr 15

##### *Rapporter från den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen*

Den internationella konferensen angående förhindrandet av föroreningar av havsvattnet genom olja, 1962, har insett värdet i ett fullt och fritt utbyte av upplysningar mellan de fördragsslutande regeringarna och har beslutat,

att den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen skall utfärda rapporter, till vilka de fördragsslutande regeringarna skola bidra med upplysningar, vilka rapporter skola behandla frekvensen av oljeföroreningar, denna konventions effektivitet, lämpligheten av systemet med förbjudna zoner, fortskridandet i utrustningen av hamnar med mottagningsanordningar, antalet framgångsrika och icke framgångsrika åtal för överträdelse av konventionen och den nationella lagstiftningen mot föroreningar o. dyl.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 9 april 1963.*

**Närvarande:**

justitieråden ROMANUS,  
DIGMAN,  
NORDSTRÖM,  
regeringsrådet HOLMGREN.

Enligt lagrådet den 4 april 1963 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 29 mars 1963, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen angivna ändamålet inhämtas över upprättat förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av lagbyråchefen Torsten Löwbeer.

*Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.*

Ur protokollet:

*Birgitta Liljefors*

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 april 1963.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler tillförordnade chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hermansson, lagrådets den 9 april 1963 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 29 mars 1963 remitterade förslaget till *lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*.

Lagrådet har lämnat lagförslaget utan erinran. Förslaget torde, med vissa redaktionella jämkningar, böra föreläggas riksdagen till antagande. I likhet med vad föredragande departementschefen uttalat i samband med lagrådsremissen förordar jag att Sverige godkänner vidtagna ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja. Samtidigt som lagstiftningsfrågan förelägges riksdagen torde riksdagens godkännande av konventionsändringarna böra begäras. Av vad föredraganden anført vid lagrådsremissen framgår, att det är önskvärt att detta ärende blir behandlat redan under riksdagens vårsession.

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

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Lisbeth Frändén*