

Nr 28

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av vissa ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja m. m.

Genom en den 19 april 1963 dagtecknad proposition, nr 161, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll,

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

dels ock föreslagit riksdagen att antaga följande

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 angives, *dels ock* att till lagen skall fogas en ny paragraf, betecknad 10 §, av nedan angiven lydelse.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Utän hinder av vad i 1 § stadgas må uttömmas

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

b) olja från — — — — — sägs; samt

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

Uttömning, som — — — — — omständigheterna medgiva.

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 vattenförorening 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.

Underlåter hamnens — — — — — och drives.

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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

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.

Propositionens huvudsakliga innehåll m. m.

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 vikar 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.

I propositionen uttalas att det är önskvärt att ärendet behandlas redan under riksdagens vårsession.

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.¹

För Sveriges del godkändes konventionen av 1956 års riksdag (prop. 1956: 23; L³U 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 resolution, 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

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

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

Konventionsfrågan

I fråga om innehållet i 1954 års oljeskyddskonvention, som i engelsk text och svensk översättning fogats som bilaga till propositionen 1956: 23, samt i de år 1962 vidtagna ändringarna i konventionen ävensom beträffande uttalandena i sjöfartsstyrelsens och oljeskyddsrådets skrivelse och remissyttrandena däröver får utskottet hänvisa till förevarande proposition s. 7—14. Rörande det med skrivelsen framlagda författningsförslaget och remissvarens innehåll därvidlag må jämväl hänvisas till propositionen s. 17—22.

Konventionen har i reviderade delar i engelsk text och svensk översättning jämte vissa antagna resolutioner i svensk översättning bilagts propositionen (s. 24—46).

Föredragande departementschefen, statsrådet Lange, anför i denna del följande.

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 uppmärksamade 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 bety-

delsefull 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 öns-

kemålet 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.

Lagförslaget

Rörande det framlagda lagförslaget anföres i propositionen bl. a. följande.

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. Det framlagda förslaget har överarbetats inom handelsdepartementet och därvid underkastats vissa jämkningar av huvudsakligen redaktionell art.

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.

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 vattenförening 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 förening fränskilts 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 fördragslutande 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 bottsats 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 brutto-dräktighet 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.

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 forskaffande. 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 un-

dantag 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

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.

Lagrådsgranskningen. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

Utskottet

Såsom framgår av den föregående redogörelsen godkände 1956 års riksdag en internationell konvention av den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja. Konventionen innebär i huvudsak följande. Varje fördragsslutande stat skall tillse att dess fartyg oavsett uppehållsort iakttagit i konventionen angivna regler i syfte att motverka oljeförorening. Konventionens viktigaste bestämmelse innefattar förbud mot utsläpp av s. k. beständiga oljor inom vissa förbjudna zoner. Bestämmelsen har fått sådan utformning att vissa områden i Östersjön och Nordsjön faller utanför zonerna, ett förhållande som av riksdagen ansågs otillfredsställande. Förbudet omfattar fartyg om 500 bruttoregister-ton 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. Enligt konventionen skall 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.

På sätt närmare framgår av propositionen har under år 1962 beslutats vissa ändringar i 1954 års konvention. Härvid har bl. a. de förbjudna zonerna på en del håll avsevärt vidgats. Vidare har tongränsen för tankfartyg sänkts från 500 till 150 bruttoregister-ton medan gränsen för andra fartyg än tankfartyg bibehållits vid 500 ton. Därjämte har i konventionen uttalats 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 till det slag av bränsle som användes. Som en principiell nyhet — innebärande ett första steg på vägen mot totalförbud — betecknas en särskild regel för vissa större fartyg om förbud mot oljeutsläpp icke endast inom de förbjudna zonerna utan även med vissa modifikationer i alla hav. I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de sålunda vidtagna ändringarna.

Syftet med 1954 års konvention är att så snart som möjligt åstadkomma ett fullständigt undvikande av att beständiga oljor uttömmas i havet. Enligt utskottets mening utgör de år 1962 antagna konventionsändringarna ett viktigt steg i denna riktning. Utskottet finner det tillfredsställande att hela Östersjön och hela Nordsjön genom ändringarna gjorts till förbjuden zon. Utskottet vill för sin del liksom flertalet remissinstanser och departementschefen förorda att konventionsändringarna godkännes. I likhet med departementschefen understryker utskottet det betydelsefulla i att konventionen i sin skärpta lydelse vinner så stor anslutning som möjligt och utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t i görlig mån medverkar härtill. Såsom antytts i några remissyttranden är det därvid självfallet från svensk synpunkt särskilt angeläget att den reviderade konventionen godkännes också av övriga östersjöstater.

Enligt vad som framgår av propositionen har de beslutade ändringarna i konventionen icke ansetts påkalla någon utökning av de sex hamnar — Göteborg, Hälsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping och Stockholm — i vilka nu skall finnas anläggning för mottagande av oljerester från fartyg. Utskottet betonar vikten av att sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet såsom förutskickats noga följer utvecklingen beträffande behovet av ytterligare sådana anordningar.

I samband med godkännandet av 1954 års konvention antog 1956 års riksdag förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, innefattande bl. a. den lagstiftning som erfordrades för konventionens ratificering. Genom förevarande proposition framlägges jämväl förslag till vissa av de nya konventionsbestämmelserna föranledda ändringar i nämnda lag. Utskottet har i likhet med de flesta remissinstanserna och lagrådet icke funnit anledning till erinran mot vad sålunda föreslagits. Utskottet vill emellertid anmärka att lagens tillämpningsområde omfattar örlogsfartyg endast om Konungen så förordnar. Då konventionen förutsätter att dess be-

stämmelser i rimlig och möjlig utsträckning skall vara tillämpliga även på sådana fartyg, utgår utskottet från att den i propositionen omförmälda undersökningen i frågan snarast möjligt verkställs och därav föranledda åtgärder i konventionens syfte vidtages.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att riksdagen måtte bifalla förevarande proposition, nr
161.

Stockholm den 14 maj 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl, Göran Karlsson*, Ebbe Ohlsson*, Kristiansson, Georg Carlsson, Åkesson och Erik Jansson*;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Wachtmeister, Johansson i Öckerö, Svenning, Hamrin i Kalmar, Grebäck* och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.