

## Nr 16

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss utvidgning av förbudet mot oljeutsläpp till sjöss.*

Tredje lagutskottet har behandlat två i riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 328 i första kammaren av herrar *Jacobsson, Gösta*, och *Hansson, Nils*, samt nr 395 i andra kammaren av herr *Gustafsson* i Borås *m.fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställs,

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

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen II: 395.

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat yttrande från sjöfartsstyrelsen. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Svenska petroleum institutet och Sveriges redareförening.

### Historik

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 undertecknades 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 tankfartygston-

nage 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.

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, dvs. mer än ett och ett halvt år före konventionen.

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 inte 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.

Riksdagen godkände år 1963 de ändringar som vidtogs år 1962 i 1954 års konvention och antog därav föranledda ändringar i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (prop. 1963: 161; L<sup>3</sup>28; rskr 296). Ändringarna i lagen träder i kraft den dag Konungen förordnar.

I tredje lagutskottets utlåtande nr 28 år 1963, som låg till grund för riksdagens godkännande av förevarande ändringar, uttalades bl. a. följande.

Syftet med 1954 års konvention är att så snart som möjligt åstadkomma ett fullständigt undvikande av att beständiga oljor utömmas 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.

Konventionsändringarna träder i kraft i förhållande till samtliga regeringar, som ratificerat 1954 års oljeskyddskonvention och som inte före ikraftträdandet förklarat sig inte godkänna desamma, tolv månader efter den dag då ändringarna godkänts av två tredjedelar av de stater som ratificerat 1954 års konvention. Enligt ett av Danmark den 4 november 1964 lämnat meddelande till Nordiska rådet om rekommendationen nr 4/1959 angående förhindrande av oljeförorening i Östersjön hade 1954 års konvention intill sagda datum ratificerats av 28 stater och 1962 års ändringar godkänts av 12 stater. För att ändringarna skall kunna träda i kraft saknas således godkännande av sju stater. Av meddelandet framgår att ändringarna godkänts av Danmark, Norge och Sverige och att det kunde förväntas att Finland inom kort likaledes skulle godkänna dessa. Enligt meddelandet har generalsekretären i IMCO genom hänvändelser till berörda regeringar sökt påskynda godkännandet av 1962 års ändringar. Sveriges regering har i ett den 12 december 1964 dagtecknat meddelande till Nordiska rådet framhållit att utrikesdepartementet, i anslutning till hemställan från Nordiska aktionsutskottet för oljeskydd till sjöss, i december 1964 genom svenska beskickningarna i ett antal länder, som anslutit sig till 1954 års konvention men ännu ej godkänt 1962 års ändringar, hänvänt sig till vederbörande land i fråga om ett sådant godkännande.

### Redogörelse för oljeskyddskonventionen och oljeskyddslagen

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, dvs. råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja. Även om avgörande bevis saknas för att dessa oljor förblir på havsytan under obegränsad tid, är det dock klart att de kvarblir där under mycket lång tid och kan föras mycket avsevärda sträckor av strömmar, vind och rörelser i vattenytan och avlagras på stränderna. Konferensen framhöll, att stora mängder av beständiga oljor regelbundet utsläpps 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 är 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 inte 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 ges särskilda regler om zonens 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 inte uttömning av olja eller oljehaltig blandning som sker med hänsyn till fartygets säkerhet eller för att förhindra skada på far-

tyg eller last eller för att rädda människoliv till sjöss och ej heller utflöde av olja eller oljehaltig blandning, som är föranlett av skada å fartyget eller oundvikligt läckage, såvitt efter upptäckten därav alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtas för att förebygga eller minska utflödet. Hinder föreligger inte heller för uttömning så långt från land som är praktiskt möjligt av botlensats, som ej kan utpumpas från lasttankar i tankfartyg på grund av sin fasta konsistens eller som utgörs av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja. Konventionen upptar även undantag från uttömningsförbudet i fråga om oljehaltig blandning som inte innehåller annan olja än smörjolja (art. IV och V). För torrlastfartygen gäller därjämte det undantaget att olja och oljehaltig blandning får, då fartyget är på resa till hamn utan mottagningsanordning av beskaftenhet, som anges i det följande, uttömmas så långt från land som är praktiskt möjligt (art. III).

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

Konventionen innehåller vidare föreskrift om att fartyg skall vara försedda med anordningar av beskaftenhet att hindra brännolja eller tjock dieselolja att rinna ned i rännsten, vars innehåll länsas ut i havet utan att först separeras (art. VII). Fördragsslutande regering har att tillse att i vissa större hamnar, s. k. huvudhamnar, finns anordningar, som möjliggör för 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 under rättelseplikt (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 konstade i likhet med 1954 års konferens att, ehuru konferensen kommit till slutsatsen att det för närvarande inte 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 oljor — 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 allmännare ratifikation av konventionen. Ändringarna beslöts den 11 april 1962 och fogades jämte 15 antagna resolutioner som bilaga till OPCG-konferensens slutakt.

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 inte 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 åtar sig dock att vidta lämpliga åtgärder för att konventionens föreskrifter, såvitt det är rimligt och möjligt, skall tillämpas jämväl på örlogsfartyg och fartyg, som används 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 används 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 inte bara inom de förbjudna zonerna utan i alla hav. Dock gäller den modifikation, 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 vidta 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 kvarblir 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 resp. fartyg som anlöper hamnen för reparation.

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.

**Oljeskyddslagen.** Enligt 1 § i lagen får i vattenområde, som utgör svenskt territorium, olja inte uttömmas från fartyg. Utflöde av olja från fartyg i sådant vattenområde skall i den mån så är möjligt förhindras. Vidkommande annat vattenområde äger Konungen enligt paragrafens andra stycke bestämma att vad nyss sagts skall gälla i fråga om svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller beträffande vissa slag av sådana fartyg. Enligt den av riksdagen år 1963 antagna men ännu inte i kraft varande ändringen av bestämmelsen skall densamma avse 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.

I övrigt innehåller lagen bl. a. bestämmelser om vad som förstås med vissa oljor (1 § tredje stycket), om vissa undantag från huvudregeln (2 §) och om vissa anordningar på fartygen till förebyggande av oljeskador (4 §). Vidare finns i 5 § föreskrifter om att i allmän hamn som Konungen

bestämmer skall finnas anläggning för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg som ej är tankfartyg. Enligt 1963 års ännu inte gällande lydelse av paragrafen skall sådan anläggning finnas för att motta nämnda blandning från fartyg oavsett dess egenskap. I 6 § ges regler om skyldighet att föra oljedagbok och i 7 § återfinns straffbestämmelserna.

### Motionerna

I motionerna I: 328 och II: 395 framhålls till en början att Kungl. Maj:t enligt 1 § oljeskyddslagen äger att bestämma i vad mån det genom lagen stadgade förbudet mot oljeuttömning från svenska fartyg skall gälla i vattenområde som icke utgör svenskt territorium. Denna befogenhet har emellertid hittills icke utnyttjats i vidare mån än 1954 års konventionsregler rörande de förbjudna zonerna anvisar. 1962 års regler rörande skyddszonernas utsträckning har sålunda ännu icke gjorts tillämpliga för Sveriges del, vilket torde bero på att de nya konventionsreglerna såsom sådana ännu inte fått internationell giltighet. Detta förhållande utgör emellertid inget formellt hinder att för Sveriges del utsträcka skyddszonerna på sätt de nya konventionsbestämmelserna anger. Att detta är riktigt framgår tydligt därav, att oljeskyddslagen med vissa undantag trädde i kraft halvtannat år innan de då aktuella konventionsreglerna blev internationellt gällande.

Motionärerna fortsätter.

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

Det är enligt motionärerna en felsyn att sådant förfarande skulle innebära någon oskäligen tunga för den svenska sjöfarten. För de fartyg som går i internationell trafik finns det på oceanerna vida områden som är »frilagda» för oljeutsläpp, och för de fartyg återigen som går på svenska ham-



nar finns hittills visserligen förbisedda eller outnyttjade möjligheter att anlita för ändamålet inrättade mottagningsanläggningar där oljeresterna kan avlämnas. Motionärerna framhåller med skärpa, att oljeuttömning på havet med all den ekonomiska skada som därigenom åsamkas andra intressen, inte kan betraktas som en rätt att obehindrat utövas så länge det inte är vid laga ansvar förbjudet — det är tvärtom en orätt som begås varigenom skada tillfogas andra och som icke anständigtvis borde få förekomma någonstades.

I frågan om ett totalt förbud för tankfartygens vidkommande anför motionärerna följande.

De oljemängder som i form av spolvatten och barlastvatten från dessa fartyg ständigt pumpas ut på haven under deras färd tillbaka till oljelastringsplatserna, är nästan ofattbart stora och uppgår till flera miljoner ton årligen. De är också den huvudsakliga anledningen till den utbredda och fortgående oljeföroreningen på stränder och kuster runt om i världen. Att komma till rätta med detta problem genom internationell reglering har hittills icke lyckats, fastän oljeskyddskonferenserna i London både 1954 och 1962 var helt på det klara med såväl den stora skada som vållas genom det praktiserade förfarandet som att totalförbud mot oljeutsläpp utgör den enda fullt effektiva metoden att förhindra oljeförorening.

Motionärerna framhåller emellertid att situationen vad tankfartygen angår numera väsentligt förändrats genom att tre ledande oljebolag i London den 17 juni 1964 offentliggjort en deklARATION, vari de frivilligt förklarat sig vilja för sina fartyg tillämpa ett system, innebärande helt och hållet avstående från utsläpp på haven av oljerester, som i stället behålls ombord och senare avlämnas i land för omhändertagande och återvinning. Genom denna deklARATION har det alltså enligt motionärerna från oljebranschens egen sida ådagalagts, att fullständigt undvikande av oljeutsläpp är både praktiskt möjligt och ekonomiskt genomförbart. Då emellertid de tre oljebolag som sålunda åtagit sig att avstå från oljeutsläpp blott svarar för något mer än hälften av oljetransporterna över världshaven, finner motionärerna effekten av deras åtagande vara begränsad.

Under hänvisning till det anförda hemställs under viss förutsättning att riksdagen måtte ge till känna att något hinder icke möter från riksdagens sida mot utfärdande av föreskrifter av det slag som i motionerna förordats till förhindrande av oljeförorening till sjöss, innebärande utsträckning av det i oljeskyddslagen stadgade förbudet mot oljeuttömning att gälla dels för alla svenska fartyg i hela Östersjön och hela Nordsjön, dels för svenska tankfartyg i alla vattenområden där sådant förbud inte redan gäller.

### Remissyttrandena

*Sjöfartsstyrelsen* och *Sveriges redareförening* avstyrker bifall till motionerna. *Svenska petroleuminstitutet* framhåller att ett tillmötesgående av motionerna inte synes medföra någon som helst verkan till förhindrande av oljeförening till sjöss. Institutet förklarar att det med alla till buds stående medel verkar för att ett förbättrat tillstånd i oljeföreningsavseende måtte komma till stånd, varvid institutet anser att tyngdpunkten bör läggas på åtgärder dels till utbredning av det s. k. load-on-top-systemet för råoljetankers, dels till anordnande av billig och välplacerad mottagning av oljerester för kusttankfartyg i de svenska huvudhamnarna.

*Petroleuminstitutet* framhåller att ett detaljerat system av konventioner med resolutioner jämte därå byggd nationell lagstiftning har utformats och ett intensivt arbete nedlagts på att propagera bland alla berörda, speciellt bland de ombordanställda, för att få till stånd en bättre ordning än hittills. Emellertid har starka krafter verkat i motsatt riktning. Skeppningarna av råolja har starkt ökat samtidigt som priskonkurrensen på samtliga petroleumprodukter gjort att marginalerna för täckande av omkostnaderna minskats. Slutresultatet för världshavens del synes därför enligt institutet ha blivit, att någon mera avsevärd verkan icke kunnat skönjas av vare sig konventioner eller propaganda.

Ett bifall till motionerna skulle enligt *Redareföreningen* inte medföra någon synbar förbättring med hänsyn till att skärpta lagbestämmelser endast skulle träffa den bråkdel av världstonaget som är svenskt, medan åtgärder icke ens inom de omgivande farvattnen skulle kunna vidtas mot utländska fartyg. Endast en internationell anslutning till oljeskyddskonventionen synes kunna medföra en förbättring på detta område.

I frågan om en utsträckning av förbudet mot oljeut tömning till att, oberoende av att konventionsändringarna träder i kraft, gälla alla svenska fartyg i hela Östersjön och Nordsjön anser *sjöfartsstyrelsen* föga vara vunnet därmed, eftersom endast en ringa del av de i dessa vatten förekommande föroreningarna torde härröra från svenska fartyg. Härtill kommer enligt styrelsen att en utsträckning av detta förbud nödvändiggör en ökning av anläggningarna för mottagande av oljehaltiga blandningar från fartyg särskilt för tankfartygens del. En utredning om behovet av sådana anläggningar vid tiden för ikraftträdandet av 1962 års konventionsändringar pågår för närvarande inom *sjöfartsstyrelsen*, men är ännu icke avslutad.

När så blir fallet, krävs ytterligare tid för inrättande av de nödvändiga nya anläggningarna. Anläggningarna beräknas enligt styrelsen vara färdigställda vid tiden för konventionsändringarnas ikraftträdande, vilket enligt vad som under hand inhämtats med all sannolikhet kan beräknas äga rum under år 1966. Med hänsyn till nu angivna förhållanden anser sjöfartsstyrelsen att förbudet mot oljeutsläpp i hela Östersjön och Nordsjön inte bör nu separat föreskrivas för svenska fartyg.

*Sjöfartsstyrelsen* framhåller att det andra av motionärerna framförda önskemålet, nämligen att det i oljeskyddslagens 1 § stagade förbudet mot oljeuttömning måtte utsträckas att gälla för svenska tankfartyg i alla vattenområden där sådant förbud icke redan gäller, baseras på en allmän tillämpning av load-on-top-systemet. *Petroleuminstitutet* upplyser i anslutning härtill, att tre av världens ledande oljeföretag, Shell, Esso och BP, i juni 1964 uttryckligen deklarerat, att dem tillhöriga eller av dem befraktade tankfartyg inte i fortsättningen skulle tillåtas utsläppa olja eller rengöringsprodukter, härrörande från deras råoljeskeppningar. De har i stället efter ingående undersökningar enats om nämnda load-on-top-system, innebärande att oljerester och förorenat vatten från tankrengöring hopsamlas i en speciell fartygstank, där olja får bilda ett ytlager, varefter huvuddelen av vattnet pumpas ut i havet. När fartyget därefter anländer till lastningshamnen består innehållet i samlingstanken av en relativt obetydlig mängd vatten, varå flyter oljerester, däribland en del vattenblandad oljeemulsion. Om icke dessa oljerester kan pumpas i land och omhändertas där, vilket undantagsvis torde vara fallet, fylls den nya lasten av råolja ovanpå de hopsamlade oljeresterna, med påföljd att de kommer att levereras till raffinaderi vid nästa lossning. Olägenheterna härigenom har enligt institutet från raffinaderihåll understrukits, men de synes enligt hittills gjorda erfarenheter inte var så stora, att icke systemet i längden skulle kunna bli ekonomiskt försvarbart. Institutet fortsätter.

Eftersom oljeresterna i en normal råoljetanker å 30 000 dwt kan beräknas uppgå till ca 120 ton och för en 60 000 dwt tanker uppgå till ca 240 ton, blir den sammanlagda mängden oljerester, som med hittillsvarande system utpumpas i de enligt konventionerna tillåtna delarna av världshaven mycket betydande. Med nuvarande storlek av råoljelasterna har oljeresterna i fartygen beräknats uppgå till ca 1 milj. ton per år. Shell, Esso och BP behärskade 1964 tillsammans ca 60 % av råoljetransporterna, varav följer att redan under det första år, som load-on-top-systemet tillämpas, ca 600 000 ton oljerester behållits ombord i stället för att utpumpas i havet. De angivna oljeföretagen har också goda förhoppningar om att inom kort få till stånd överenskommelser med andra större oljeföretag, så att under innevarande år ca 80 % av råoljetransporterna kommer att ske enligt load-on-top-systemet med därav följande fördelar för världshavens vatten.

Med hänsyn till att transporter av *färdiga* petroleumprodukter i allmänhet icke berör raffinaderier utan sker från en oceanhamn till kustdepåer, är load-on-top-systemet icke generellt användbart för dessa transporter, som för våra svenska farvatten är av större betydelse än råolja-transporterna. I fråga om kusttrafiken med färdigprodukter är läget istället det, att kustbåtsbefälhavarna för att göra sig av med sina rengöringsprodukter före intagande av annan last än eldningsolja måste kräva, att mottagningsanordningar ställes till förfogande av lossningshamnarna utan oskäligen kostnader och utan att förhållning av fartygen måste ske till någon avsidig plats. Som exemplet i Göteborgs hamn visar, används mottagningsanordningarna, när dessa villkor uppfylls, i avsevärd utsträckning och oljeutsläpp har också i stort sett kunnat undvikas i Väneren och utefter västkusten. Dessvärre är förhållandena i andra svenska oljehamnar icke så gynnsamma ur nämnda synpunkt, vilket leder till stora besvär och olägenheter för kusttankbåtarna.

*Sjöfartsstyrelsen* erinrar om att IMCO tillsatt en underkommitté (Sub-Committee on Oil Pollution), vilken har till uppgift att säkerställa ett effektivt fullgörande av de olika skyldigheter som åvilar organisationen till förhindrande av havets förorenande genom oljeutsläpp från fartyg, med särskild vikt lagd på praktiska åtgärder för detta ändamål. Underkommittén hade sitt första möte i London under tiden 15—19 februari 1965. I mötet deltog representanter för 19 stater samt för vissa särskilt intresserade internationella organisationer. Styrelsen fortsätter.

På svenskt initiativ hade frågan om load-on-top-systemets tillämpning uppförts på dagordningen för detta möte och IMCO:s kansli hade till ledamöterna cirkulerat en redogörelse för systemets innebörd och omfattningen av dess tillämpande, vilken redogörelse utarbetats av ett av de större oljebolagen. Frågan om load-on-top-systemet kom att bli helt dominerande vid mötet, då uttömning av oljeblandat tankspolvatten hittills torde ha åstadkommit de svåraste oljeföroreningarna av havsvattnet. Under diskussionen och av den detaljerade redogörelse, som en i den engelska delegationen ingående representant för oljebolagen lämnade vid mötet, framgick emellertid att systemet icke torde helt uppfylla oljeskyddskonventionens krav; systemet medför nämligen att av tankspolvatten så mycket vatten måste avskiljas, att de kvarvarande resterna icke vållar olägenheter för oljeraffinaderierna, där de skola avlämnas, och detta medför i sin tur att en del av det avskilda vattnet kan vara bemängt med olja i starkare koncentration än konventionen tillåter. Härtill kommer, att systemet är användbart allenast vid laster av råolja, och sålunda ej vid förande av raffinerade oljeprodukter. Då av dessa och andra skäl load-on-top-systemets tillämpning, trots dess obestriddiga stora förtjänster, icke helt uppfyller konventionens krav på förbud mot utsläpp av oljeblandat vatten, beslöt underkommittén att tillsätta en teknisk arbetsgrupp med uppdrag, bl. a., att närmare studera frågan; i direktiven för arbetsgruppen anges såsom arbetsuppgift, under punkt 1, att studera load-on-top-systemets tillämpning å tankfartyg enligt den på begäran av en medlemsstat lämnade redogörelsen till underkommittén samt att föreslå de eventuella ändringar i systemet, som må vara erforderliga för att säkerställa att detsamma icke strider mot konventionens bestämmelser. Därest efter ingående

studium av systemet och möjliga modifieringar av detsamma, arbetsgruppen blir övertygad om att systemet är oförenligt med vissa bestämmelser i konventionen, sådan denna lyder efter ändringar vid 1962 års konferens, skall arbetsgruppen lämna en redogörelse för de konventionsbestämmelser som skulle överträdas i och med ett utnyttjande till fullo av systemets fördelar ävensom beträffande varje annan inverkan på konventionens föreskrifter.

Av vad sålunda anförts framgår enligt styrelsen att även en allmän tillämpning å alla tankfartyg av load-on-top-systemet i dess nuvarande utformning icke skulle kunna tillgodose oljeskyddskonventionens krav. Ett generellt förbud för svenska tankfartyg — i enlighet med motionärernas önskemål — skulle sålunda försätta dessa fartyg i en helt omöjlig situation. Med sådant förbud bör därför enligt sjöfartsstyrelsens mening anstå i avvaktan på de ställningstaganden, vartill den ovannämnda arbetsgruppens undersökningar kan leda. Styrelsen förklarar sig emellertid att i samråd med Svenska petroleum institutet och de svenska redarorganisationerna komma att verka för en såvitt möjligt allmän tillämpning av load-on-top-systemet.

I frågan om i vilken utsträckning de i vissa kamrar inrättade anläggningarna för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg utnyttjas anför *Redareföreningen* följande.

Sverige har i anledning av sin ratificering av 1954 års konvention förbundit sig att i ett antal hamnar inrätta anläggningar för mottagande av oljehaltig blandning från fartyg, som *ej* är tankfartyg. Detta framgår av 5 § lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Att dessa anläggningar icke utnyttjas av torrlastfartyg i någon större utsträckning beror på, att de svenska fartygen i stor omfattning byggas så, att man kan undvika att använda de dubbelbottentankar, i vilka brännolja för fartygets framdrivning förvaras, för intagande av under vissa förhållanden erforderligt barlastvatten. Sådant föres därvid i andra dubbelbottentankar. Härigenom undviker man oljeförorenat barlastvatten och behovet av att anlöpa hamn med mottagningsanläggning minskas.

Svårigheterna är i stället enligt föreningen aktuella för tankfartygen och i synnerhet då de mindre tankfartyg, vilka trafikerar närliggande farvatten. Dessa fartyg måste för att få erforderlig stabilitet under barlastresor fylla vissa lasttankar med vatten, vilket därefter måste utpumpas, innan ny last kan intas. Avlämnandet av detta oljeförorenade barlastvatten får inte ske till de anläggningar, som finns i de allmänna hamnarna, utan dessa fartyg har stora besvärligheter att bli av med det förorenade vattnet. I vissa fall kan detta ske vid ett antal oljelastningsplatser, men antalet sådana, som ordnat mottagningsmöjligheter, är begränsat. För större tankfartyg kan load-on-top-systemet i viss utsträckning lösa problemet.

*Petroleuminstitutet* framhåller att, med hänsyn till de i allmänhet mycket

stora inkomster som hamnarna får genom oljetrafiken, det inte synes vara oskäligt att begära, att åtminstone de större oljehamnarna för kusttanktonnage utrustas med lämpligt belägna och för en billig avgift tillgängliga mottagningsanordningar för oljerester och oljeblandat barlastvatten. En konsekvens av institutets inställning i detta hänseende uppges vara, att de oljeföretag som själva äger och driver oljehamnar för lastning av kusttonnage, bör vara på motsvarande sätt utrustade med mottagningsanordningar. Så är t. ex. fallet i Nynäshamn, vilket ofta enligt institutet med tacksamhet erkänns av personal på tankbåtar, som går längs ostkusten.

Institutet erinrar slutligen om att de mera betydande oljeutsläpp, som under senare år förekommit i svenska territorialvatten, till avsevärd del berott på sjöolyckor såsom grundstötningar eller fartygsförlisningar. Dylika händelser, som inte kan förebyggas genom någon form av lagstiftning, kommer att beaktas i det förslag om åtgärder för att få till stånd en oljeskyddsberedskap, som under innevarande år beräknas komma att framläggas av oljeskyddskommittén. Särskilt torde därvid komma att understrykas nödvändigheten av snabbt och sakkunnigt ingripande omedelbart efter det att oljeutflöde börjat.

#### Interpellationssvar

I ett i första kammaren den 14 december 1964 lämnat interpellationsvar (första kammarens prot. nr 41 s. 79 f.) uppgav *statsrådet Skoglund* att inom IMCO energiska åtgärder vidtagits för att påskynda ikraftträdandet av 1962 års konventionsändringar och att det av vissa uttalanden framgick att detta borde kunna ske sommaren 1966.

#### Offentlig utredning

Sakkunniga, vilka sedermera antagit benämningen *oljeskyddsutredningen*, tillkallades enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963 för att utreda organisationen av beredskapen mot oljeskador. Enligt årets riksdagsberättelse (s. 335) beräknas utredningen slutföra sitt arbete under första halvåret 1965.

#### Utskottet

Ett nationellt och internationellt allt mer 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 sjöfågelbeståndet, men olägenheter åsamkas även fisket genom nedsmutsning av redskap och båtar, varjämte oljebälten som driver in mot kusterna gör stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv.

För att söka åstadkomma effektiva åtgärder till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja har ett internationellt samarbete med bl. a. Sverige som deltagande nation ägt rum. Detta samarbete resulterade i den år 1954 antagna konventionen på området. Såsom framgår av den föregående redogörelsen godkände 1956 års riksdag denna konvention som i huvudsak innebär följande. Varje fördragsslutande stat skall tillse att dess fartyg oavsett uppehållsort iakttar 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 vidare framgår av den ovanstående redogörelsen 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 används. Som en principiell nyhet — innebärande ett första steg på vägen mot totalförbud — betecknas en särskild regel för vissa större fartyg om förbud mot oljeutsläpp inte endast inom de förbjudna zonerna utan även med vissa modifikationer i alla hav.

Den reviderade konventionen träder i kraft tolv månader efter det att den godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna. Ändringarna har ännu inte godkänts av erforderligt antal stater; i november 1964 saknades godkännande av sju nationer. Ändå att dessa ändringar inte trätt i kraft, äger Kungl. Maj:t rätt att enligt 1 § oljeskyddslagen bestämma i vad mån det däri stadgade förbudet mot oljeuttömning från fartyg inom svenskt territorium även skall gälla annat vattenområde.

Enligt motionärerna torde det kunna befaras att det ännu kan dröja länge, troligen flera år, innan 1962 års konventionsändringar kan bli gällande. De ansträngningar som gjorts i syfte att påskynda ikraftträdandet har inte varit tillräckliga. Det kan därför enligt motionärerna inte anses vara försvarligt att för Sveriges del dröja med utsträckningen av förbudet mot oljeutsläpp i omgivande eller närliggande farvatten, främst Östersjön

och Nordsjön. Motionärerna framhåller att ett sådant vidgat förbud inte skulle innebära någon oskäligen belastning för den svenska sjöfarten. För de fartyg som går i internationell trafik finns på oceanerna vida områden, där oljeutsläpp inte är förbjudna, och för de fartyg som går på svenska hamnar finns möjligheter att anlita för ändamålet inrättade mottagningsanläggningar. I motionerna behandlas också frågan om totalt förbud mot oljeutsläpp för tankfartygens del. De oljemängder som i form av spolvatten och ballastvatten från dessa fartyg ständigt pumpas ut på haven under återfärden till oljelastningsplatserna är enligt motionärerna nästan ofattbart stora och uppgår till flera miljoner ton årligen. Emellertid har situationen beträffande tankfartygen väsentligt förändrats genom att tre ledande oljebolag numera tillämpar det s. k. load-on-top-systemet. Detta innebär ett avstående från utsläpp på haven av oljerester, vilka i stället behålls ombord och senare avlämnas i land för omhändertagande och återvinning. Genom tillämpningen av detta system har oljebranschen enligt motionärerna visat, att ett fullständigt undvikande av oljeutsläpp är både praktiskt möjligt och ekonomiskt genomförbart. Då emellertid förevarande tre oljebolag endast svarar för något mer än hälften av oljetransporterna över världshaven, finner motionärerna effekten av bolagens åtagande begränsad. Under hänvisning till bl. a. det anförda hemställer motionärerna att riksdagen, för den händelse Kungl. Maj:t skulle anses konstitutionellt förhindrad att gå längre än vad konventionen förpliktar till, måtte ge till känna att något hinder inte möter från riksdagens sida att utsträcka förbudet i oljeskyddslagen mot oljeuttömning att gälla dels för alla svenska fartyg i hela Östersjön och Nordsjön, dels för svenska tankfartyg i alla vattenområden där sådant förbud inte redan gäller.

Vid behandlingen av de år 1962 antagna konventionsändringarna fann riksdagen dessa utgöra ett viktigt led i syftet att så snart som möjligt åstadkomma ett fullständigt undvikande av att beständiga oljor uttöms i havet. Riksdagen hälsade med tillfredsställelse att hela Nordsjön och Östersjön genom ändringarna gjordes till förbjuden zon. Från riksdagens sida underströks vidare det betydelsefulla i att konventionen i sin skärpta lydelse vann så stor anslutning som möjligt, och det förutsattes att Kungl. Maj:t i görlig mån medverkade härtill. Därvid ansågs som särskilt angeläget att den reviderade konventionen även godkändes av övriga östersjöstater. För att påskynda ikraftträdandet av förevarande ändringar har utrikesdepartementet, som framgår av regeringens den 12 december 1964 dagtecknade meddelande till Nordiska rådet, genom svenska beskickningarna i ett antal länder, som anslutit sig till 1954 års konvention men ännu inte godkänt 1962 års ändringar, hänvänt sig till vederbörande land i fråga om sådant godkännande. Utskottet vill med hänsyn till frågans vikt understryka betydelsen av att Kungl. Maj:t så effektivt som möjligt medverkar till att konventionsändringarna ratificeras av för ikraftträdandet erforderligt



antal stater. Om oaktat Kungl. Maj:ts ansträngningar detta inte sker inom rimlig tid, torde Kungl. Maj:t för de svenska fartygens del böra överväga ett utfärdande av de med konventionsändringarna avsedda förbuden såvitt gäller Östersjön och Nordsjön. Såsom sjöfartsstyrelsen framhåller beräknas ytterligare anläggningar för mottagande av oljehaltiga blandningar från särskilt tankfartyg komma att bli färdigställda år 1966. Med hänsyn härtill och till att oljeföreningarna i dessa vatten endast till ringa del synes häröra från svenska fartyg torde några nämnvärda olägenheter inte vara förenade med en sådan åtgärd. Däremot synes vissa invändningar kunna resas mot det av motionärerna föreslagna förbudet mot oljeuttömning för svenska tankfartyg i alla vattenområden där sådant förbud inte gäller. Enligt vad sjöfartsstyrelsen uppger torde nämligen det för ett totalförbud på de stora haven betydelsefulla load-on-top-systemet, trots dess obestriddliga förtjänster, inte helt uppfylla konventionens krav på förbud mot utsläpp av oljeblandat vatten. Vidare är systemet endast användbart beträffande råolja-transporter. Vid sådana förhållanden skulle ett upprätthållande av ett strikt förbud för svenska fartyg i dessa vatten kunna försämra den svenska rederinäringens möjligheter på området. Då de svenska fartygen dessutom endast utgör en bråkdel av fartygen på världshaven och ett dylikt, ensidigt förbud sålunda skulle medföra en föga betydelsefull förbättring på området saknas enligt utskottets mening anledning att oberoende av ikraftträdandet av 1962 års konventionsändringar utsträcka förbudet i sist angivet hänseende.

Vad sålunda anförts torde böra ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet får således hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening ge till känna vad utskottet anført i anledning av motionerna I: 328 och II: 395.

Stockholm den 30 mars 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson\*, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson och Åkesson;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, fröken Anderson i Lerum, herrar Tobé, Carlshamre och Elmstedt.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### **Reservation**

av herr *Tobé*.