

Nr 37

Utlåtande i anledning av väckt motion om ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 396, av herrar *Gustafsson* i Borås och *Tobé*.

I motionen, för vars innehåll nedan närmare redogöres, hemställles »att riksdagen måtte föreslå Kungl. Maj:t att föranstalta om sådan ändring i lagen av den 6 april 1956 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg att dels stadgandet i 2 § b) utgår, dels ock att annat fartyg än tankfartyg som använder sina brännoljetankar jämväl såsom vattenbarlasttankar åläggas att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare».

Över motionen har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtande från sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet, vilka avgivit gemensamt yttrande, samt från statens naturvårdsnämnd. Därjämte har på begäran av utskottet yttrande över motionen avgivits av Svenska petroleum institutet och Sveriges redareförening.

Historik

I. Allmänt

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 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.

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 (oljeskyddslagen). Lagden 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. OPGC (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 OPGC-konferensen såsom gemensamma medlemsförslag och antogs enhälligt utan diskussion av OPGC-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. OPGC-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; L³28; rskr 296). Ändringarna i lagen träder i kraft den dag Konungen förordnar. Lagen utfärdades den 31 maj 1963 (nr 187).

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 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.

Vid 1965 års riksdag väcktes motioner (I: 328 och II: 395) om utsträckning av 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. Tredje lagutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 16 i anledning av motionerna följande.

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 härröra 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 obestridliga 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.

Riksdagen gav i skrivelse (nr 159) Kungl. Maj:t till kännna vad utskottet sålunda anfört i anledning av motionerna.

Såsom nedan redovisas *träder 1962 års ändringar i kraft* för samtliga fördragsslutande regeringar tolv månader efter den dag då de godkännts av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna utom för dem av dessa som före ikraftträdandet förklarat sig icke godkänna ändringarna. För att påskynda ikraftträdandet av dessa har den svenska delegationen vid IMCO:s XIV:e rådsmöte i London den 15—18 juni 1965 hävdad, att artikeln om ikraftträdandet borde tolkas så att för ikraftträdande av ändringarna godkännande borde fordras allenast av två tredjedelar av de stater som ratificerat konventionen vid den tidpunkt då ändringarna beslöts. Denna uppfattning biträdades dock icke av rådet.

Enligt vad sjöfartsstyrelsen uppger har, enligt senast erhållna meddelanden från IMCO, sammanlagt 31 stater godkänt konventionen och 18 av dem godkänt ändringarna. Då för ikraftträdande av ändringarna erfordras att $\frac{2}{3}$ av de stater som anslutit sig till konventionen godkänt ändringarna krävs ytterligare tre staters godkännande för att dessa ändringar skall träda i kraft, under förutsättning att icke antalet stater som godkänt själva konventionen dessförinnan ökar. Genom svenska beskickningars förmedling har sjöfartsstyrelsen inhämtat att flera stater förbereder ett godkännande av ändringarna.

I anledning av att 1962 års ändringar ännu ej trätt i kraft och det ter sig ovisst när dessa kan väntas träda i kraft har *sjöfartsstyrelsen i skrivelse den 29 november 1965 till Kungl. Maj:t* föreslagit att vissa åtgärder i avvaktan på nämnda ikraftträdande måtte vidtagas redan nu. Sjöfartsstyrelsen anför bl. a. följande.

Det är otvetydigt att utvecklingen mot införande av skärpta regler mot oljeutsläpp fördröjts. Trots förekomsten av förbuden i gällande oljeskyddslagstiftning åsamkas alltjämt stränder, fastigheter, båtar och djur betydande skador till följd av ilanddriven olja. Det framstår därför som nödvändigt att strävandena för en skärpt lagstiftning intensifieras. Vid överläggningar mellan sjöfartsstyrelsen och det till styrelsen knutna statens oljeskyddsråd har diskuterats vilka ytterligare åtgärder som kunde vidtagas för att hejda eller begränsa förorening av landets kuster och vattenområden genom oljeutsläpp från fartyg. Det har därvid bl. a. övervägts att hos Kungl. Maj:t påkalla ikraftsättande av ovannämnda 1963 års lag om ändring i oljeskyddslagen. Om så skedde skulle, såsom ovan angivits, förbudet att uttömma olja i annat vattenområde än svenskt territorium kunna utvidgas till att omfatta även tankfartyg om minst 150 bruttoregister-ton och icke, som för närvarande, sådana fartyg om minst 500 bruttoregister-ton. Denna utvidgning för tankfartygens del måste emellertid ses mot bakgrunden av

att erforderliga oljemottagningsanläggningar finns för dessa fartygs behov. I den proposition (nr 161) som Kungl. Maj:t avlät vid framläggande av förslag om förenämnda 1963 års lag framhölls, att de beslutade ändringarna i oljeskyddskonventionen icke ansetts påkalla någon utökning av befintliga sex hamnar med anläggningar för mottagande av oljerester från torrlastfartyg. Det må framhållas att riksdagens tredje lagutskott i sitt utlåtande den 14 maj 1963 betonade vikten av att sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet noga följde utvecklingen beträffande behovet av ytterligare sådana anläggningar. I syfte att få en överblick av behovet av mottagningsanordningar har sjöfartsstyrelsen sedermera i särskild ordning infordrat vissa uppgifter. Sålunda har under februari—mars 1964 från sex hamnar, som enligt särskild föreskrift skall ha mottagningsanordningar, införskaffats uppgifter rörande i dessa hamnar åren 1961—1963 avlämnade kvantiteter oljehaltigt barlastvatten eller andra oljehaltiga blandningar ävensom antalet tankfartyg och andra fartyg som avlämnat sådana blandningar. Vidare har från Svenska hamnförbundet och Sveriges varvsindustriförening den 26 november och den 16 december 1964 inkommit begärda förteckningar å hamnar som anlöpts av tankfartyg för lastning av oljan respektive å hamnar där reparationer före reparation måste avlämna oljerester. Det kan på basis av det sålunda insamlade materialet icke med säkerhet bedömas om det i oljelastningshamnarna är tillräckligt sörjt för mottagning av oljerester även från tankfartyg i storleksgrupperna 150—500 bruttoton, vilka i praktiken utnyttjas som s. k. kusttankers.

Sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet har övervägt att även i annan ordning söka begränsa oljeutsläppen. Vid sammanträden i augusti och oktober 1965 har sålunda diskuterats möjligheten att för svenska fartygs del förklara Östersjön och Nordsjön i deras helhet som förbjudna zoner vad gäller uttömning av olja. En sådan åtgärd skulle vara av särskild praktisk betydelse. För fartyg som ej är tankfartyg torde den föreslagna skärpningen av gällande bestämmelser icke innebära någon faktisk förändring. I förenämnda sex större svenska hamnar finns inrättade anordningar för mottagande av oljehaltig blandning från dylika fartyg. Anläggningarna har — ehuru de stått öppna även för tankfartyg — anlitats i liten utsträckning. Därtill kommer att för dessa fartyg förbudet att utsläppa olja ej gäller då fartyget är på väg till hamn, som saknar mottagningsanläggning. Vad angår tankfartyg kan den ifrågasatta ändringen medföra vissa olägenheter, därest fartygens behov att avlämna oljerester icke kan tillgodoses. Av den i det föregående nämnda utredningen angående anläggningar för mottagande från fartyg av oljehaltiga blandningar har emellertid framgått att åtskilliga sådana anläggningar i land finns inrättade. Vidare finns reningsanläggningar i hamnar, där fartyg före reparation kan avlämna oljerester. Slutligen kan framhållas förekomsten av ett nytt tillvägagångssätt att bevara spillolja och oljerester ombord på tankfartyg (load-on-top-systemet). Med tillämpande av detta system kan behovet av oljeutsläpp inom de Sverige närmast liggande farvattnen i viss utsträckning reduceras. Även om en utvidgning i angivna omfattning av de förbjudna zonerna likväl skulle innebära något ökade olägenheter för svenska tankfartyg synes dock dessa olägenheter väga väsentligt lättare än önskemålet av att hålla de Sverige angränsande farvattnen fria från oljeuttömningar. Självfallet torde det föreslagna förbudet formellt få relativt begränsad verkan, då det endast skulle avse svenska fartyg. Det förefaller emellertid sjöfartsstyrelsen sannolikt att, sedan åtgärden genomförts för svenska fartyg, det kan vara möjligt att genom

diplomatiska aktioner förmå även andra nationer att tillhålla sina fartyg att iakttaga samma förbjudna zoner.

Med hänsyn till vad sålunda anförts framstår det i och för sig som angeläget att 1962 års konventionsändringar för svensk del genomföres så snart ändringarna i erforderlig utsträckning blivit ratificerade. I avvaktan på att så sker vill sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet föreslå, att förenämnda två spörsmål, vilka bedömts vara av särskild vikt, måtte bringas till sin lösning. För genomförande av erforderliga författningsändringar måste därvid 1 § 1963 års lag om ändring i oljeskyddslagen sättas i kraft.

Sammanfattningsvis vill sjöfartsstyrelsen därför hemställa, dels att Kungl. Maj:t måtte förordna att 1 § andra stycket lagen den 31 maj 1963 (nr 187) angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall träda i kraft, dels ock i anslutning härtill att Kungl. Maj:t måtte med stöd av förenämnda lagrum besluta om ändring av 1 § kungörelsen den 2 maj 1958 (nr 191) med tillämpningsföreskrifter till förenämnda lag den 6 april 1956 så att förbudet att utsläppa olja inom förbjudna zoner vidgas till att omfatta svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton. Vidare hemställer sjöfartsstyrelsen, att de förbjudna zoner, som finns angivna i den till förenämnda tillämpningskungörelse fogade bilagan, måtte utsträckas till att omfatta hela Nordsjön och hela Östersjön med vikar. Förslag till ändring av nämnda tillämpningskungörelse bifogas.

Framställningen övervägs f. n. inom Kungl. Maj:ts kansli.

II. 2 § b) oljeskyddslagen

I 1954 års oljeskyddskonvention finns ett undantag motsvarande det som innefattas i 2 § b) oljeskyddslagen. Detta konventionsundantag har bibehållits i konventionen vid 1962 års revision. Även i den ändring i oljeskyddslagen som beslöts den 31 maj 1963 (nr 187) men som ännu ej satts i tillämpning kvarstår bestämmelsen i 2 § b) i oförändrat skick.

Vid införandet av ifrågavarande undantagsbestämmelse förklarade departementschefen i proposition 1956: 23, att i vissa fall uttömning av olja uppenbarligen måste vara tillåten och anförde i anslutning därtill följande:

Förutsättning för att oljeuttömningsförbudet i övrigt skall kunna efterlevas är att möjlighet finnes att i hamn avlämna sådan olja som icke kan utsläppas utanför skyddszon. Erforderliga oljemottagningsanläggningar för tankfartygens behov kan inrättas utan större svårighet. Förbudet kan sålunda helt genomföras för dessa fartygs del. För övriga fartyg däremot är det för närvarande ej praktiskt möjligt att anordna mottagningsanläggningar i ett så stort antal hamnar, som skulle krävas, därest förbudet för dem gjordes undantagslöst. Många torrlastfartyg är nämligen av säkerhetsskäl nödsakade att medföra barlastvattnet till hamn eller dess närhet, där de måste göra sig av med det i samband med lastning eller bunkring. Och andra fartyg kan endast med stor omgång lägga sin rutt över område, där olja får uttömmas. Förbudet för torrlastfartyg bör därför — i enlighet med konventionen — gälla endast då fartyget är på väg till hamn, svensk eller utländsk, med oljemottagningsanläggning för torrlastfartyg. Avgörande bör härvid vara om tillfredsställande mottagningsanläggning faktiskt finns i

hamnen. Oljeuttömning bör alltså vara förbjuden då fartyget är på väg till hamn med sådan mottagningsanläggning, även om hamnen icke förklarats för huvudhamn. Genom administrativa föreskrifter torde böra tillses att det blir offentliggjort vilka svenska hamnar som har mottagningsanläggningar. — Anmärkas må att 3 § öppnar möjlighet att utfärda lokala förbud för sådana svenska vattenområden, som kräver särskilt skydd.

Som framgår av det återgivna uttalandet finns möjlighet att med tillämpning av 3 § oljeskyddslagen för visst svenskt vattenområde meddela kompletterande bestämmelser till förebyggande av vattenförorening genom oljeuttömning som avses i 2 § b) samma lag. Med stöd av angivna föreskrift har enligt vad sjöfartsstyrelsen uppger inom samtliga landets kustlän meddelats bestämmelser mot vattenförorening från fartyg av innebörd bl. a., att undantaget enligt 2 § b) ej må tillämpas inom svenskt vattenområde intill territorialgränsen.

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 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 inte uttömning av olja eller oljehaltig blandning som sker med hänsyn till fartygets säkerhet eller för att förhindra skada på 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 vidtas för att förebygga eller minska utflödet. Hinder föreligger inte 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 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 beskaffenhet, som anges i det följande, uttömmas så långt från land som är praktiskt möjligt (art. III).

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

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

melsen 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 § första stycket 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 till en början bestämmelser om vad som förstås med vissa oljor (1 § tredje stycket). I 2 § stadgas vidare vissa undantag, av vilka här må nämnas det nu aktuella (b) om att olja får uttömmas från fartyg, som ej är tankfartyg, då fartyget är på väg till hamn utan föreskriven mottagningsanläggning. Sådan uttömning skall dock ske så långt från land som omständigheterna medger. 3 § innehåller ett stadgande om att Konungen eller myndighet som Konungen utser äger för visst svenskt vattenområde meddela bestämmelser till förebyggande av att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg, som ej är olja, eller genom uttömning, som avses i 5 §. Enligt 4 § må svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton ej nyttjas till sjöfart med mindre fartyget, i enlighet med närmare föreskrifter av Konungen eller myndighet 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. Föreskrifter om nyssnämnda mottagningsanläggningar finns i 5 §. Där i stadgas 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.

Den 2 maj 1958 utfärdades kungörelsen nr 191 med tillämpningsföreskrifter till oljeskyddslagen. Enligt kungörelsen skall vad i 1 § första stycket oljeskyddslagen stadgas i fråga om svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, å vilket lagen är tillämplig, gälla även inom de förbjudna zoner som för fartyg finns angivna i en till kungörelsen fogad bilaga. Såsom framgår av denna utgörs dessa zoner av allt havsområde inom ett avstånd av 50 nautiska mil från land med vissa närmare angivna undantag.

Motionen

I anslutning bl. a. till den i motionen berörda, ovan redovisade framställningen från sjöfartsstyrelsen till Kungl. Maj:t om utsträckning av förbudet mot oljeutsläpp i Östersjön och Nordsjön anför motionärerna följande.

Man kan sålunda hysa förhoppningar om att den länge eftersträfvade utsträckningen av förbudet mot oljeutsläpp från svenska fartyg i vårt eget land omgivande farvatten snart skall bli verklighet och att följaktligen bl. a. hela Östersjön så till vida skall bli fredad från dylika utsläpp. Från olika håll tidigare och bl. a. i samband med utskottsbehandlingen förlidet år (se tredje lagutskottets utlåtande nr 16) framförda farhågor för intrång i den svenska handelsflottans konkurrensfrihet har alltså befunnits kunna lämnas därhän, vilket förefaller så mycket mera befogat som andra sjöfartsländer sett sig oförhindrade att ålägga sina egna fartyg motsvarande inskränkningar, oaktat dessa icke äger internationell giltighet. Så är fallet med en av världens främsta sjöfartsnationer, nämligen England, och i ett av våra nordiska grannländer har sjöfartsnäringen frivilligt åtagit sig att följa de nya konventionsreglerna i fråga om förbud mot oljeutsläpp inom ifrågavarande vattenområden.

Motionärerna framhåller emellertid att den förbättring i situationen vad gäller fredandet av våra kuster mot förorening genom olja från sjön, som den berörda utvidgningen av förbudet förväntas skola medföra, kommer icke att kunna påräknas i full utsträckning i fråga om torrlastfartygen. Motionärerna anför härom följande.

Dessa utgör nämligen en särskild fara därigenom att de åtnjuter en undantagsförmån, som medger dem rätt att uttömma olja även på förbjudna vatten, då de är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning. Visserligen skall uttömning i så fall ske så långt från land som omständigheterna medger, men det är självklart att en så obestämd regel, vars tillämpning är helt beroende på befälhavarens bedömning, icke innebär någon tillfredsställande modifikation, bortsett från att även långt från land uttömd olja efter kort tid kan sköljas upp på stränderna. Det måste därför vara angeläget att såvitt möjligt undanröja behovet att tillämpa undantagsbestämelsen.

Det förefaller underligt att olja alls behöver spolas i havet från torrlastfartyg, då oljan ju för deras vidkommande är en driftförmånenhet, som det borde vara angeläget att tillvarata. Vi har emellertid inhämtat att det i främsta rummet gäller fartyg som är så konstruerade att de för stabilitetens skull måste ta in vattenbarlast i brännoljetankarna, när oljan i dessa tankar förbrukats under resan. Det därvid oljeförorenade barlastvattnet måste senare tömmas ut, innan nytt oljebränsle kan intagas. Detta förfarande är emellertid icke ofrånkomligt, ty det kan undvikas genom användning av separatorer. Ifrågavarande fartyg borde fördens skull åläggas att vara utrustade med separatorer. Sådan skyldighet gäller sedan länge för engelska fartyg, och det synes oss fullt befogat att följa detta exempel för vårt lands vidkommande. Beträffande övriga torrlastfartyg föreligger icke något behov att spola ut olja annat än möjligen vid mera sällsynta tillfällen när brännoljetankarna behöver rengöras eller när fartygen skall gå i docka

för reparation eller översyn. I dylikt fall bör emellertid sådan hamn uppsökas där oljemottagningsanläggning finnes inrättad i enlighet med lagens föreskrift och Kungl. Maj:ts förordnande eller sådan eljest finnes, vilket är eller i vart fall bör vara fallet vid varven. Det synes sålunda icke föreligga något acceptabelt skäl att tillåta oljeutsläpp från torrlastfartygen.

Under hänvisning till det anförda hemställes genom Kungl. Maj:t om ändring av oljeskyddslagen på så sätt att dels stadgandet i 2 § b) utgår, dels ock att annat fartyg än tankfartyg som använder sina brännoljetankar även såsom vattenbarlasttankar åläggas att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare.

Remissyttrandena

Ingen av remissinstanserna tillstyrker motionsyrkandena helt men *sjöfartsstyrelsen* och *oljeskyddsrådet* samt *statens naturvårdsnämnd* ställer sig positiva och föreslår i anslutning till yrkandena vissa modifierande åtgärder i motionernas syfte. *Redareföreningen* avstyrker bifall till motionen. *Petroleuminstitutet* behandlar förevarande fråga endast med avseende å tankfartygen och ej i anslutning till det med motionerna avsedda förbudet rörande torrlastfartygen.

Sjöfartsstyrelsen och *oljeskyddsrådet* tillstyrker förslaget om upphörande av undantagsstadgandet i 2 § b) oljeskyddslagen. Beträffande nya fartyg anses den föreslagna lagstiftningen omedelbart kunna tillämpas. För existerande fartyg med en bruttodräktighet understigande 1 500 registerton däremot föreslås att med ikraftträdandet av lagändringen bör anstå tills en utredning om bl. a. separatorer, varom mer nedan, kunnat genomföras av styrelsen. Lagtekniskt anses detta lämpligen kunna konstrueras så att lagändringen träder i kraft den dag Konungen förordnar. *Naturvårdsnämnden* tillstyrker bifall till förslaget om slopande av förevarande undantag från förbudet att utsläppa olja. Nämnden hyser dock tvekan om i detta sammanhang skyldighet bör införas att anskaffa separatorer. Det ifrågasätts om icke i stället mottagningsanordningar bör inrättas i flera hamnar. Denna fråga föreslås skola utredas av *sjöfartsstyrelsen* och *oljeskyddsrådet*.

Frågan om de olägenheter det av motionärerna föreslagna undantagsstadgandet kan föranleda för vissa slags fartyg behandlas av samtliga remissinstanser. *Sjöfartsstyrelsen* anför härom till en början att de större fartygen numera har skilda brännolje- och barlasttankar. Behov att utpumpna oljeblandat barlastvatten anses därför inte föreligga för dessa fartyg, vilka för övrigt i regel är utrustade med separatorer för oljeavskiljning. Styrelsen fortsätter.

På mindre fartyg upp emot storleksgränsen 1 200—1 500 tons brutto-dräktighet förekommer däremot alltjämt att bränsletankarna av stabilitets-skäl ibland utnyttjas såsom barlasttankar. Då så sker måste barlastvattnet med åtföljande oljerester utpumpas före bunkring eller lastning av fartyget. Har detta då icke separator eller annan oljeavskiljningsanordning, kommer undantagsbestämmelsen i tillämpning, dock att med hänsyn till de av länsstyrelserna utfärdade förbuden mot oljeutsläpp uttömning av det oljeblandade barlastvattnet måste ske före ankomsten till svenskt territorialvatten. De oljemängder som på detta sätt utpumpas i Östersjön och Nordsjön torde emellertid vara ringa.

Styrelsen fortsätter.

Emellertid kan, såsom av det ovan anförda framgår, åtminstone under en övergångstid praktiska svårigheter uppkomma för vissa nu existerande mindre fartyg, som av stabilitetsskäl nödsakas använda bränsletankarna för intagande av erforderlig barlast. För att dessa fartyg skola kunna efterfölja oljeskyddslagens förbud efter upphävande av det ifrågavarande undantaget måste de antingen utrustas med separata barlasttankar eller med separatorer eller andra oljeavskiljningsanordningar. Detta kan möjligen medföra praktiska svårigheter av teknisk art. Sjöfartsstyrelsen avser att skyndsamt utreda i vilken omfattning sådana anordningar erfordras och de tekniska svårigheter som kan föreligga. Denna utredning torde kunna genomföras till hösten.

Vad beträffar motionärernas förslag att annat svenskt fartyg än tankfartyg, som använder sina bränsletankar jämväl såsom barlasttankar, skall åläggas att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare, torde denna fråga automatiskt lösas vid genomförande av förslaget att upphäva undantagsstadgandet i lagens 2 § b). Får ett fartyg ej utsläppa oljeförorenat barlastvatten, står ingen annan möjlighet till buds än att avstå från att förorena barlastvattnet eller att tillse att det renas före uttömning. Någon särskild åtgärd i förevarande avseende torde därför icke vara påkallad.

Petroleuminstitutet framhåller att det är ett klart samhällsintresse, att oljeutsläpp från fartyg hindras eller i varje fall starkt begränsas. De stora svenska tankfartyg, som transporterar råolja och petroleumprodukter över haven till Sverige, har överlag instruktion att icke utpumpa oljehaltigt rengöringsvatten eller oljerester i Östersjön eller Nordsjön. För råoljetransporterna uppges läget under senare tid helt ha ändrats genom införing av »load-on-top-systemet», enligt vilket samtliga oljerester tillvaratas och inblandas i nästa last av råolja.

För de små tankfartyg, som ombesörjer kusttrafiken med petroleumprodukter, är »load-on-top-systemet» icke tillämpligt. De tekniska och ekonomiska följderna för det mindre tonnaget av skärpta bestämmelser på detta område synes det Institutet vanskligt att uttala sig om. Med tanke på den stora betydelsen av att kusttrafiken icke hindras eller försvåras kan det ifrågasättas, om icke den föreslagna skärpningen borde genomföras omedelbart i fråga om nybyggda fartyg och först efter en tillräcklig övergångstid för äldre fartyg. Institutet har sig nämligen bekant, att vissa äldre kust-

fartyg torde sakna utrymmen och tekniska förutsättningar för inmontering av oljeseparatorer. Möjligheterna i hamnarna att mottaga oljeförorenat barlastvatten och oljerester kan också behöva förstärkas. Starka skäl talar för att Sjöfartsstyrelsen — innan någon lagändring genomföres — erhåller uppdrag att tillse, att de i hamnarna befintliga anordningarna fyller skäliga krav på effektivitet och ekonomi, då detta i vissa fall är en förutsättning för en förbättrad praxis på området.

Redareföreningen anför följande till stöd för sitt avstyrkande av motionen.

Av de torrlastfartyg, vilka trafikera svenska hamnar, torde det endast vara ett mindre antal svenska, som måste använda sig av någon eller några brännoljetankar för förande av vattenbarlast. Ur stabilitets- och trimsynpunkt kan det dock vid vissa tillfällen vara nödvändigt att jämväl använda tomma brännoljetankar för vattenbarlast. Inför förestående bunkring måste givetvis dessa tankar länsas, men kan så jämväl bli valet i samband med lastning, beroende på djupgåendeförhållandena i lastningshamnarna. Om tillåtelse att uttömma barlastvatten ej föreligger utanför territorialvattengränsen, måste således mottagningsanordningar finnas tillgängliga i samtliga berörda hamnar, vilket ej är fallet. Föreningen har — — — framhållit de svårigheter, som för närvarande föreligger att göra sig av med oljerester och oljeförorenat barlastvatten.

Beträffande förslaget att torrlastfartyg skulle åläggas vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare får föreningen framhålla, att, jämlikt 4 § oljeskyddslagen, sådan skyldighet redan föreligger för fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton. Praktiskt användbara separatorer med tillräcklig kapacitet för avskiljning av olja ur barlastvatten torde ännu icke vara allmänt förekommande.

Som föreningen vid upprepade tillfällen framhållit, kan det icke vara rimligt att ensidigt ålägga svenska fartyg ytterligare, betungande utgifter, så mycket mer som det övervägande antalet fartyg, vilka anlöpa svenska hamnar och där problemet kan bli aktuellt, tillhöra utländska handelsflottor. För dessa fartyg kommer en ändring i oljeskyddslagen ej att få någon betydelse.

Utskottet

Förorening av havsvattnet genom 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. Förbud stadgas 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, vilka fartyg 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 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. I Sverige har sex sådana anläggningar inrättats.

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, så att dessa bl. a. kommer att omfatta även Östersjön och Nordsjön. Tongränsen för tankfartyg har också 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.

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; enligt senast erhållna uppgifter saknades godkännande av tre nationer.

1954 års konvention aktualiserade genomförande av svensk lagstiftning på området. I anslutning till Sveriges ratificering av oljeskyddskonventionen utfärdades sålunda lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (oljeskyddslagen), vilken lag trädde i kraft den 1 januari 1957. I 1 § oljeskyddslagen föreskrivs bl. a. att olja icke må uttömmas från fartyg i vattenområde som utgör svenskt territorium samt att detta förbud beträffande annat vattenområde skall äga tillämpning endast å svenska fartyg om minst 500 bruttoregister-ton inom område, som Konungen bestämmer. Med stöd av denna fullmakt har Kungl. Maj:t genom kungörelse den 2 maj 1958 med tillämpningsföreskrifter till oljeskyddslagen angivit sådana områden i överensstämmelse med de enligt konventionen förbjudna zonerna.

Även 1962 års konventionsändringar föranledde ändrad lagstiftning genom lagen den 31 maj 1963 (nr 187). Sålunda infördes i 1 § andra stycket oljeskyddslagen en bestämmelse att beträffande annat vattenområde än inom svenskt territorium Konungen äger bestämma om förbud mot oljeuttömning i fråga om svenska tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 regis-

terton och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller beträffande vissa slag av sådana fartyg. Ikraftträdandet av bestämmelsen har gjorts beroende av Kungl. Maj:ts beslut.

Då det för närvarande ter sig ovisst när konventionsändringarna kan väntas träda i kraft har sjöfartsstyrelsen i skrivelse den 29 november 1965 till Kungl. Maj:t föreslagit vissa författningsändringar i avvaktan på att konventionsändringarna ratificeras i erforderlig utsträckning. Sålunda föreslås att Kungl. Maj:t måtte förordna att nyssnämnda stadgande i 1 § andra stycket oljeskyddslagen måtte träda i kraft, att ovannämnda kungörelse den 2 maj 1958 med tillämpningsföreskrifter till oljeskyddslagen måtte vidgas till att omfatta svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton samt att de förbjudna zonerna, som finns angivna i en till kungörelsen fogad bilaga, måtte utsträckas till att omfatta hela Nordsjön och Östersjön med vikar. Framställningen bereds för tillfället inom Kungl. Maj:ts kansli.

Den förbättring på området som är att vänta om förevarande framställning bifalles kommer emellertid, såsom motionärerna påpekar, icke att ha avseende å torrlastfartygen. Enligt 2 § b) oljeskyddslagen får uttömning nämligen ske i fråga om olja från fartyg, som ej är tankfartyg, då fartyget är på väg till hamn utan föreskriven mottagningsanläggning. Visserligen finns i paragrafen en bestämmelse om att sådan uttömning skall ske så långt från land som omständigheterna medger, men denna regel innebär enligt motionärerna ingen tillfredsställande modifikation. För att helt förhindra utsläpp från torrlastfartygen föreslår nu motionärerna på ovan närmare redovisade skäl att riksdagen måtte föreslå Kungl. Maj:t att föranstalta om sådan ändring i oljeskyddslagen att undantagsstadgandet i 2 § b) oljeskyddslagen utgår och att annat fartyg än tankfartyg som använder sina brännoljetankar även som vattenbarlasttankar åläggs att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare.

Riksdagen uttalade föregående år att om konventionsändringarna inte ratificerades av erforderligt antal stater inom rimlig tid Kungl. Maj:t borde för de svenska fartygens del överväga ett utfärdande av de med ändringarna avsedda förbuden såvitt gällde Östersjön och Nordsjön. Eftersom ändringarna ännu ej ratificerats av tillräckligt antal stater är det med tillfredsställelse utskottet hälsar sjöfartsstyrelsens framställning i ämnet. Såsom motionärerna framhåller kommer emellertid verkan av de däri föreslagna bestämmelserna att i någon mån förtas genom att torrlastfartygen fortfarande avses få rätt att tömma olja även på förbjudet vatten i det fall fartygen är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning. Enligt vad som framkommit vid remissbehandlingen torde ett slopande av förevarande undantagsstadgande icke medföra några nämnvärda nackdelar beträffande nya eller större, äldre torrlastfartyg. De sistnämnda fartygen torde numera enligt vad sjöfartsstyrelsen uppger ha skilda brännolje- och barlasttankar och även i regel vara utrustade med separatorer. Och nya fartyg kan givet-

vis utrustas på dylikt sätt. Vad härefter gäller äldre torrlastfartyg av mindre storlek är bl. a. sjöfartsstyrelsen, som eljest är positiv till motionen, mer tveksam. Anledningen härtill är att bränsletankarna i dessa fartyg ibland utnyttjas av stabilitetsskäl som barlasttankar och barlastvattnet med oljerester utpumpas därvid i vattnet före bunkring eller lastning. Praktiska svårigheter anses möjligen kunna föreligga att utrusta dessa fartyg med separata barlasttankar eller med separatorer eller andra oljeavskiljningsanordningar. Vidare ifrågasätts från naturvårdsnämndens sida om icke mottagningsanläggningar bör inrättas i flera hamnar. Sjöfartsstyrelsen avser emellertid att verkställa en utredning rörande omfattningen av de reningsanordningar som behövs och de tekniska svårigheter som är förenade med anbringandet av dessa, varjämte styrelsen följer frågan om behovet av mottagningsanläggningar i hamnarna.

Enligt utskottets mening ger det anförda vid handen att nya eller större, äldre torrlastfartyg utan nämnvärd olägenhet bör kunna underkastas de av motionärerna föreslagna bestämmelserna. Vad gäller de mindre torrlastfartygen torde frågan dock inte kunna avgöras utan att sjöfartsstyrelsen i enlighet med sitt åtagande verkställer nämnda utredning i fråga om reningsanordningarna m. m. och i samband därmed klarlägger frågan om nuvarande antal mottagningsanläggningar är till fyllest. Då det bl. a. med hänsyn härtill inte är möjligt för utskottet att i detta sammanhang närmare ta ställning till förevarande spörsmål torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att i samband med prövningen av sjöfartsstyrelsens framställning, mot bakgrund av vad utskottet ovan anført, överväga de av motionärerna framförda förslagen.

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 giva till känna vad utskottet anført i anledning av motionen II: 396.

Stockholm den 21 april 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Svante Kristiansson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Herbert Larsson, Gunnar Pettersson*, Lidgard och Torsten Hansson;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg*, fru Torbrink*, herrar Grebäck*, Hedin*, Svanberg och From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.