

Nr 161

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg; given Stockholms slott den 20 oktober 1967.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Svante Lundkvist

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en bestämmelse upphävs, som tillåter torrlastfartyg att tömma olja när fartyget är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning, och att sådant fartyg skall förbjudas att föra vatten i bränsletank, om fartyget inte är utrustat med oljeavskiljare.

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

Härigenom förordnas, att 2, 4 och 6—8 §§ lagen den 6 april 1956 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Utän hinder ————— må uttömmas

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

b) olja från fartyg, som ej är tankfartyg, då fartyget är på väg till hamn utan sådan mottagningsanläggning, som i 5 § sägs; samt

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

Uttömning, som avses under b) och c), skall dock ske så långt från land som omständigheterna medgiva.

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

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

Uttömning, som avses under b), skall dock ske så långt från land som omständigheterna medgiva.

4 §.

Svenskt tankfartyg ————— denna lag.

Förande av barlastvatten i fartygs bränsletankar bör om möjligt undvikas.

Svenskt fartyg, som ej är tankfartyg, får icke föra vatten i bränsletank, om fartyget ej är utrustat med oljeavskiljare enligt föreskrifter av Konungen eller myndighet som Konungen utser.

¹ Senaste lydelse av 2, 4 och 6 §§ se 1963:187; jfr 1967:125.

(Nuvarande lydelse)

Tillsyn å efterlevnaden av vad sålunda stadgas skall utövas enligt bestämmelserna i *lagen om tillsyn å fartyg*.

Å svenskt — — — — — senaste anteckning.

Polismyndighet och tillsynsmyndighet enligt *lagen om tillsyn å fartyg* ävensom tull- och lotsmyndighet samt, då fartyget befinner sig i utländsk hamn, vederbörande utländska myndighet äga taga del av oljedagboken och på begäran erhålla av befälhavaren till riktigheten bestyrkt utdrag därav.

Vad i — — — — — svensk hamn.

6 §.

7 §.

Den som i strid mot denna lag uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd till förhindrande av att olja utflödar, så ock den som bryter mot bestämmelse utfärdad med stöd av 3 § *straffes med dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.

Befälhavare, vilken åsidosätter förbudet i 4 § eller bryter mot 6 § eller föreskrift som utfärdats med stöd därav, *straffes med dagsböter*.

Uttömmes olja i strid mot denna lag eller åsidosättes förbudet i 4 §, *straffes* fartygets redare liksom vore gärningen begången av honom själv, såframt den skett med hans vetskap och vilja.

8 §.

Om laga domstol i mål rörande ansvar enligt denna lag skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1968.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen kan medge att från fartyg, för vilket kölen sträckts före ikraftträdandet av denna lag och som ej är tankfartyg, får utan hinder av 1 § uttömmas olja, då fartyget är på väg till hamn utan anläggning för mottagning av oljehaltigt barlastvatten, och att sådant fartyg får utan hinder av 4 § andra stycket föra vatten i bränsletank fastän fartyget ej är utrustat med oljeavskiljare.

(Föreslagen lydelse)

Tillsyn å efterlevnaden av vad sålunda stadgas skall utövas enligt bestämmelserna i *lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg*.

Polismyndighet och tillsynsmyndighet enligt *lagen om säkerheten på fartyg* ävensom tull- och lotsmyndighet samt, då fartyget befinner sig i utländsk hamn, vederbörande utländska myndighet äga taga del av oljedagboken och på begäran erhålla av befälhavaren till riktigheten bestyrkt utdrag därav.

Den som i strid mot denna lag uttömmar olja eller underlåter att vidtaga åtgärd till förhindrande av att olja utflödar, så ock den som bryter mot bestämmelse utfärdad med stöd av 3 § *dömes till böter* eller fängelse i högst sex månader.

Befälhavare, vilken åsidosätter förbudet i 4 § *första eller andra stycket* eller bryter mot 6 § eller föreskrift som utfärdats med stöd därav, *dömes till böter*.

Uttömmes olja i strid mot denna lag eller åsidosättes förbudet i 4 § *första eller andra stycket*, *dömes* fartygets redare liksom vore gärningen begången av honom själv, såframt den skett med hans vetskap och vilja.

Om laga domstol i mål rörande ansvar enligt denna lag skall vad i 336 och 338 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 29 september 1967.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden ANDERSSON, LANGE, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg* och anför.

Förorening av havsvatten genom oljeuttömning från fartyg medför i flera hänseenden betydande skador och olägenheter. Skadeverkningarna på sjöfågelbeståndet är allvarliga. Olägenheter åsamkas även fisket, genom att redskap och båtar smutsas ned. Olja som driver in mot kusterna kan vidare göra stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv.

För att söka hindra sådan förorening av havsvattnet har internationellt samarbete ägt rum. Samarbetet har resulterat i konventionen den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja samt resolutioner med rekommendationer i samma ämne. Konventionen har ändrats vid en konferens år 1962. Ändringarna trädde i kraft den 18 maj 1967.

För Sveriges del finns bestämmelser i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och i kungörelsen den 2 maj 1958 (nr 191) med tillämpningsföreskrifter till nämnda lag. Bestämmelserna är anpassade till konventionen i dess nya lydelse.

Gällande bestämmelser

Enligt 1 § första stycket lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får olja inte tömmas från fartyg i vattenområde som utgör svenskt territorium. I den mån så är möjligt skall även utflöde av olja från fartyg förhindras i sådant vattenområde. För annat vattenområde kan Kungl. Maj:t enligt paragrafens andra stycke bestämma att samma regler skall gälla i fråga om svenska tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 regis-

terton och andra svenska fartyg (torrlastfartyg) med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller i fråga om vissa slag av sådana fartyg. Paragrafen innehåller vidare bestämmelser om vad som innefattas i lagens begrepp olja.

I 2 § medges undantag från bestämmelserna i 1 §. Av särskilt intresse i detta sammanhang är bestämmelsen i 2 § b), enligt vilken torrlastfartyg får tömma olja, då fartyget är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning. Vidare får i särskilt angivna fall enligt 2 § a) resp. c) oljehaltigt slagvatten samt bottensats tömmas. Uttömning enligt 2 § b) eller c) skall ske så långt från land som omständigheterna medger.

Enligt 3 § kan Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t utser meddela bestämmelser för visst svenskt vattenområde till förebyggande av att valtnet förorenas genom sådant avfall från fartyg, som inte är olja, eller genom sådan uttömning som avses i 2 §.

Svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och svenskt torrlastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton får enligt 4 § inte nyttjas till sjöfart, om inte fartyget är utrustat antingen med anordningar till förebyggande av att beständig brännolja flödar ut i fartyget (t. ex. kofferdammar) eller med inrättning som hindrar otillåten vattenförorening genom oljehaltigt slagvatten (oljeavskiljare). Vidare föreskrivs att barlastvatten om möjligt inte bör föras i fartygs bränsletankar.

Anläggning för att ta mot oljehaltig blandning från fartyg skall finnas i allmän hamn som Kungl. Maj:t bestämmer (5 §).

6 § talar om oljedagbok, 7 § innehåller straffbestämmelser, och 8 § hänvisar till bestämmelser i sjölagen om laga domstol.

Enligt 9 § är lagen tillämplig på svenskt örlogsfartyg endast efter förordnande av Kungl. Maj:t. Vidare påpekas att lagen inte inskränker de befogenheter som följer av hälsovårdsstadgan.

I 10 § ges Kungl. Maj:t befogenhet att meddela bestämmelser enligt 1 § andra stycket även för fartyg med lägre bruttodräktighet än som anges där och att förordna att vad som föreskrivs i 2 och 4 §§ om fartyg med viss minsta bruttodräktighet skall gälla också fartyg med lägre bruttodräktighet. Befogenhet för Kungl. Maj:t att förordna om utvidgning av skyldigheten för fartyg att föra oljedagbok ges i 6 §.

I 1 § första stycket tillämpningskungörelsen föreskrivs att vad som sägs i 1 § första stycket lagen skall i fråga om svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton gälla även inom de s. k. förbjudna zonerna. Dessa zoner omfattar dels allt havsområde inom ett avstånd av 50 sjömil från närmaste land dels bl. a. övriga delar av Nordsjön, Östersjön och Bottenhavet.

I 1 § andra stycket kungörelsen innehåller en bestämmelse som utgör ett steg mot totalförbud mot oljeutsläpp från fartyg. Bestämmelsen innebär att

svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 registerton, för vilket byggnadskontrakt tecknats den 18 maj 1967 eller senare, inte får tömma olja i något vattenområde. När särskilda omständigheter föreligger får sådant fartyg emellertid tömma olja utanför de förbjudna zonerna.

Enligt 1 a § utvidgas nämnda bestämmelser för de förbjudna zonerna att fr. o. m. den 1 januari 1969 gälla alla svenska tankfartyg och även de svenska torrlastfartyg under 500 bruttoregisterton som har en maskinstyrka om minst 400 effektiva hästkrafter. För dessa fartyg skall från samma tidpunkt gälla även vad som föreskrivs i lagens 2, 4 och 6 §§ om fartyg med viss minsta bruttodräktighet. Sjöfartsstyrelsen kan medge undantag från föreskrifterna i 1 a § kungörelsen.

I 3 § ges länsstyrelserna bemyndigande att utfärda bestämmelser till förebyggande av att vattnet inom visst svenskt vattenområde förorenas. Enligt uppgift av sjöfartsstyrelsen har för alla län, utom tre inlandslän som saknar sjöfart av större betydelse, bestämmelser meddelats som innebär bl. a. att torrlastfartyg inte får tömma ut olja inom Sveriges sjöterritorium med stöd av lagens 2 § b).

Enligt kungörelsens 6 § är lagen, utom 4 och 6 §§, tillämplig på örlogsfartyg.

Oljemottagningsanläggningar skall enligt 7 § finnas i Göteborg, Hälsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping och Stockholm.

1966 års riksdag

1966 års riksdag (rskr 167) har gett Kungl. Maj:t till känna vad tredje lagutskottet (L³U 37) anförde med anledning av en motion (II: 396) om ändring i oljeskyddslagen.

Enligt 2 § b) oljeskyddslagen får uttömning 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 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.

Utskottet framhöll att verkan av utvidgningen av de förbjudna zonerna till bl. a. hela Nordsjön och Östersjön i någon mån förts genom att torrlastfartygen fortfarande får tömma olja även i förbjudet vatten när fartygen är på väg till hamn utan oljemottagningsanläggning. Utskottet fortsatte.

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 brännolja- och barlasttankar och även i regel vara utrustade med separatorer. Och nya fartyg kan givetvis 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 anför, överväga de av motionärerna framförda förslagen.

Sjöfartsstyrelsen

Sjöfartsstyrelsen har nu efter samråd med statens oljeskyddsråd föreslagit, att den allmänna undantagsbestämmelsen i lagens 2 § b) upphävs och att möjlighet införs att för torrlastfartyg, för vilket kölen sträckts före lagändringens ikraftträdande, medge motsvarande undantag, om fartyget inte utan avsevärda svårigheter kan utrustas med särskilda vattenbarlasttankar eller med länsvattenseparator. Förslaget torde få fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Sjöfartsstyrelsen anför vidare.

I yttrandet till tredje lagutskottet anslöt sig sjöfartsstyrelsen och oljeskyddsrådet till fullo till motionärernas uttalanden om önskvärdheten av att undvika varje form av oljeuttömning från fartyg. Förslaget om upphävande av undantagsstadgandet i 2 § b) lagen tillstyrktes därför principiellt. Emellertid framhölls att praktiska svårigheter kunde, åtminstone under en övergångstid, uppkomma för vissa nu existerande mindre fartyg,

som av stabilitetsskäl nödgas använda bränsletankarna för intagande av erforderlig barlast. För att dessa fartyg skall kunna efterfölja lagens förbud efter upphävande av undantaget, måste de antingen utrustas med separata barlasttankar eller med separatorer eller andra oljeavskiljningsanordningar. Styrelsen avsåg att skyndsamt utreda i vilken omfattning sådana anordningar behövs och vilka tekniska svårigheter som kan föreligga.

Utredningen, som nu har slutförts, grundas främst på uppgifter från rederiorganisationerna. Det framgår att endast 50 av de omkring 450 torrlastfartyg som tillhör medlemmar av Sveriges redareförening saknar länsvattenseparator och för alla förhållanden tillräckliga separata vattenbarlasttankar och har sådana stabilitetsegenskaper, att kompensering av förbrukad brännolja med vattenbarlast i brännoljetank kan behövas. I 45 av dessa 50 fartyg uppges länsvattenseparator av utrymmesskäl inte kunna installeras.

De 50 fartygen fördelar sig efter storlek enligt följande.

Bruttoregister-ton	Installation av länsvattenseparator av utrymmesskäl	
	ej möjlig	möjlig
— 450.....	4	1
450— 500.....	7	1
500—1000.....	—	1
1000—3000.....	13	2
3000—5000.....	16	—
5000—8000.....	4	—
8000—.....	1	—
Summa	45	5

Från Rederiföreningen för mindre fartyg har uppgift lämnats om 41 torrlastfartyg, en enligt föreningens uppfattning representativ del av medlemmarnas samlade flotta. Av dessa 41 fartyg uppges 1 (om 499 bruttoregister-ton) vara utrustat med länsvattenseparator, och av övriga 40 fartyg bedöms endast 2 (om 234 resp. 494 bruttoregister-ton) behöva kompensera förbrukad brännolja med barlastvatten i brännoljetank. För det större av dessa fartyg uppger ägaren att utrymmesskäl inte hindrar installation av länsvattenseparator. Föreningens ombudsman uppger att fartygen i fortsättningen sannolikt kan användas på sådant sätt att kompensering av brännolja med barlastvatten i samma tank inte behövs.

Sjöfartsstyrelsen finner att det av utredningen framgår, att ett upphävande av undantagsstadgandet i lagens 2 § b) inte medför några problem för fartyg med lägre bruttodräktighet än 500 register-ton och i allmänhet inte heller för större fartyg. Ett begränsat antal större fartyg kan emellertid komma i den situationen, att fartygen av stabilitetsskäl måste inta vattenbarlast i sina brännoljetankar. Om länsvattenseparator av tekniska skäl inte kunnat installeras, måste fartygen behålla vattenbarlasten tills den kan lossas i mottagningsanordning i land. Detta förhållande kan undantagsvis

innebära, att fartyget inte kan ta ombord den mängd brännolja som behövs för fartygets framförande. Befälhavaren ställs i sådant fall inför val mellan att överträda lagens föreskrifter, att riskera att fartyget inte har tillräcklig mängd brännolja eller att äventyra fartygets sjövärdighet genom bristande stabilitet. Detta är uppenbarligen otillfredsställande. Möjlighet bör föreligga att efter prövning i varje särskilt fall av de tekniska förutsättningarna medge nödvändigt undantag från lagens föreskrifter.

Om undantagsstadgandet i lagens 2 § b) upphävs, torde det enligt sjöfartsstyrelsen i allmänhet inte behövas något särskilt stadgande om skyldighet för torrlastfartyg, som använder sina brännoljetankar även såsom vattenbarlasttankar, att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare. Får fartyget inte släppa ut barlastvatten, som förorenats av olja genom att det förts i fartygets brännoljetankar, blir nämligen den praktiska konsekvensen att fartyget måste utrustas antingen med tillräckliga vattenbarlasttankar eller också med länsvattenseparator. Teoretiskt föreligger även den möjligheten att fartyg, som intagit barlastvatten i sina brännoljetankar, behåller detta i brännoljetankarna till dess det förorenade barlastvattnet kan pumpas i land i särskild mottagningsanordning. Mottagningsanläggningarnas kapacitet att ta mot oseparatorat oljeförorenat barlastvatten är emellertid begränsad. Att använda mottagningsanläggningarna blir bl. a. därför mycket tidsödande och därmed klart oekonomiskt för fartyget. Vidare är ett sådant förfarande möjligt endast om fartyget med viss regelbundenhet anlöper hamn som är utrustad med mottagningsanläggning.

Remissyttranden

Efter remiss har yttranden över sjöfartsstyrelsens förslag avgetts av överbefälhavaren, statens vatteninspektion, statens naturvårdsnämnd, oljeskyddsrådet, länsstyrelserna i Gotlands län och Göteborgs och Bohus län, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Nordiska oljeskyddsunionen och Sveriges varvsindustriförening. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har bifogat yttrande av chefen för västra kustdistriktet.

I yttrandena tillstyrks förslaget eller lämnas det utan annan erinran än följande påpekanden.

Rederiföreningen för mindre fartyg finner att upphävande av undantagsbestämmelsen i lagens 2 § b) inte bör vålla de mindre torrlastfartygen något större problem, eftersom dessa fartyg under normala förhållanden inte behöver använda samma tankar för olja och barlastvatten. De små kvantiteter spillolja som kan komma i fråga bör kunna lämnas till särskild mottagningsanläggning vid tillfällen som är lämpliga för fartyget.

Sveriges redareförening anser att från förbudet måste undantas redan befintliga fartyg som inte har möjlighet att installera länsvattenseparator

och som har sådana stabilitetsegenskaper att bränsletank måste användas även för barlaständamål.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län förutsätter, att medgivanden till sådan uttömning som nu är tillåten skall kunna ges under en övergångstid. *Länsstyrelsen i Gotlands län* förutsätter att dispenser kommer att beviljas restriktivt.

Oljeskyddsunionen berör den i riksdagen ifrågasatta skyldigheten för fartyg som nyttjar bränsletankar för vattenbarlast att ha separator eller annan oljeavskiljare. Unionen framhåller att föreskrift med sådan innebörd gällt i tio års tid för brittiska torrlastfartyg med en bruttodräktighet av 80 ton eller mera i förening med generellt förbud mot utsläpp av olja i Nordsjön och andra farvatten omkring de brittiska öarna. Erfarenheten ger enligt unionen tyvärr ej anledning att utesluta att man på fartyg utan separatorer frestas att mot ett förbud befria fartyget från oljerester ute till havs. Det synes unionen befogat att genom lag stadfästa en praxis som sjöfartsstyrelsen tror även dessförutan kunna komma till stånd. Förslaget om obligatorisk utrustning med separatorer eller annan oljeavskiljare för ifrågavarande fartyg tillstyrks.

Naturvårdsnämnden hänvisar till sitt yttrande till tredje lagutskottet, i vilket yttrande nämnden bl. a. fann det tveksamt om i detta sammanhang skyldighet att anskaffa separatorer bör införas. Frågan kan enligt yttrandet måhända lösas genom att mottagningsanordningar inrättas i flera hamnar.

Oljeskyddsrådet erinrar om att sjöfartsstyrelsen i annat sammanhang föreslagit en utökning av antalet hamnar, som skall vara skyldiga att hålla mottagningsanordningar för oljehaltig blandning från fartyg, och vidare skyldighet för ytterligare ett antal hamnar att ta mot smärre oljerester från fartyg.

Sveriges redareförening delar sjöfartsstyrelsens uppfattning, att krav på installerande av länsvattenseparatorer inte bör uppställas. *Rederiföreningen för mindre fartyg* anser att särskilda bestämmelser om oljeavskiljningsanordningar inte behövs.

Departementschefen

Oljeutsläpp från fartyg medför i flera hänseenden betydande skador och olägenheter. Skadeverkningarna på sjöfågelbeståndet är allvarliga. Fisket åsamkas olägenheter genom att redskap och båtar smutsas ned. Olja som driver in mot kusterna kan vidare göra stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv. Oljeskadorna är av sådan art, att alla rimliga åtgärder bör vidtas för att minska riskerna för förorening genom oljeutsläpp.

Frågan om åtgärder mot vattenförorening har tagits upp i olika sammanhang. Internationellt samarbete har lett till 1954 års oljeskyddskonvention och till kompletteringar i den. Det internationella arbetet har gett

förhållandevis gott resultat. Det är emellertid ännu lång väg till målet att olja över huvud inte skall få tömmas i något vatten. I konventionen rekommenderas de fördragsslutande staterna att genom nationell lagstiftning utvidga skyddet mot vattenförorening. Inom mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) diskuteras förslag till ytterligare effektivisering av konventionen.

Ett särskilt problem utgör de fartygsolyckor som orsakar vattenförorening. Frågor härom diskuteras av representanter för staterna vid Nordsjön och Skagerack, och utredning pågår inom IMCO.

Även frågan hur beredskap mot oljeskador bör ordnas utreds f. n.

De svenska författningsbestämmelserna till skydd mot vattenförorening från fartyg bygger på oljeskyddskonventionen. Inom Sveriges sjöterritorium råder förbud för alla fartyg att släppa ut olja. Utanför Sveriges sjöterritorium gäller våra förbudsregler i s. k. förbjudna zoner, bl. a. hela Nordsjön och Östersjön med vikar, dock endast för svenska fartyg med viss minsta storlek. Gränsen går för tankfartyg vid en bruttodräktighet av 150 registerton och för andra fartyg (torrlastfartyg) vid en bruttodräktighet av 500 registerton. Fr. o. m. den 1 januari 1969 gäller förbudet inom de förbjudna zonerna även för svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet under 150 registerton och för svenskt torrlastfartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton om torrlastfartyget har en maskinstyrka av minst 400 effektiva hästkrafter. De svenska bestämmelserna är på denna punkt strängare än konventionens regler. För nya svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 registerton gäller förbud mot oljeutsläpp i princip även utanför de förbjudna zonerna.

Torrlastfartyg får enligt en undantagsregel (2 § b) lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg) tömma olja, när fartyget är på väg till hamn som inte har anläggning för mottagning av oljehaltig blandning från fartyg. Sådan uttömning skall ske så långt från land som omständigheterna medger. På grund av länsstyrelsebeslut får sådan uttömning av olja inte ske inom Sveriges sjöterritorium vid landets kuster.

Riksdagen har i skrivelse yttrat, att det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att överväga förslag om sådan ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, att dels bestämmelsen i 2 § b) utgår, dels torrlastfartyg, som använder sina brännoljetankar även såsom vattenbarlasttankar, åläggs att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare. I sitt av riksdagen godkända utlåtande anförde tredje lagutskottet att nya eller större, äldre torrlastfartyg utan nämnvärd olägenhet bör kunna underkastas de av motionärerna föreslagna bestämmelserna men att frågan inte torde kunna avgöras för de mindre torrlastfartygen utan att sjöfartsstyrelsen i enlighet med sitt åtagande verkställer utredning i fråga om reningsanordningarna m. m. på torrlastfartygen och i samband därmed klarlägger frågan om nuvarande antal mottagningsanläggningar är tillfyllest.

Sjöfartsstyrelsen har efter utredning funnit, att den nämnda undantagsbestämmelsen för torrlastfartyg kan upphävas men att möjlighet bör finnas att ge dispens i särskilda fall. Styrelsen har däremot inte funnit det nödvändigt att föreslå skyldighet för torrlastfartyg, som använder sina brännoljetankar även som barlasttankar, att vara utrustat med separator eller annan oljeavskiljare. Styrelsen framhåller att följderna av att ett fartyg inte får släppa ut förorenat barlastvatten blir, att fartyget måste utrustas antingen med tillräckliga vattenbarlasttankar eller med länsvattenseparator. Vidare pekar styrelsen på möjligheten att fartyget behåller förorenat barlastvatten till dess vattnet kan lämnas i mottagningsanläggning, men styrelsen understryker att det är tidsödande och därför oekonomiskt för fartyget att anlita mottagningsanläggning.

Enligt Kungl. Maj:ts förordnande skall anläggning för mottagning av oljehaltig blandning från fartyg finnas i allmän hamn i Göteborg, Hälsingborg, Luleå, Malmö, Norrköping och Stockholm. Efter det att Kungl. Maj:t gett sjöfartsstyrelsen i uppdrag bl. a. att utreda vilka ytterligare mottagningsanläggningar som behövs, har styrelsen föreslagit Kungl. Maj:t att förordna om mottagningsanläggningar i ytterligare sex hamnar och dessutom anläggningar för mottagning av begränsade mängder olja och oljerester i flera andra hamnar.

Skälet till att lagens 2 § b) i likhet med konventionen tillåter torrlastfartyg att tömma olja, när fartyget är på väg till hamn som inte har mottagningsanläggning, är att många torrlastfartyg av stabilitetsskäl nödgas medföra barlastvatten i sina bränsletankar till hamn eller dess närhet, där de måste göra sig av med det förorenade vattnet i samband med lastning eller bunkring. Enligt den utredning som nu föreligger medför emellertid ett upphävande av undantagsregeln för svenska fartyg svårigheter endast för ett förhållandevis litet antal existerande fartyg. Med hänsyn till vikten av att oljeutsläpp begränsas i möjligaste mån anser jag därför, att lagens undantagsregel bör upphävas men att möjlighet bör finnas till undantag i särskilda fall för redan existerande torrlastfartyg och sådana torrlastfartyg som börjat byggas. Undantag bör medges endast om avsevärda tekniska svårigheter föreligger att installera oljeavskiljare eller särskilda vattenbarlasttankar. Tillåten uttömning bör ske så långt från land som möjligt och bör som nu inte få ske inom Sveriges sjöterritorium.

Min avsikt är att föreslå Kungl. Maj:t att förordna om ytterligare mottagningsanläggningar för oljehaltig blandning från fartyg. Anläggningar där förorenat barlastvatten kan tas mot kommer emellertid ändå att saknas i åtskilliga hamnar som besöks av torrlastfartyg. Bl. a. därför kommer risk att föreligga, att torrlastfartyg kommer i sådan situation att befälhavaren anser sig böra tömma förorenat vatten inom förbjudet vattenområde. Riskerna för sådana utsläpp blir betydligt mindre, om fartyget är försett med oljeavskiljare. Enligt min mening bör därför i 4 § lagen införas ett

förbud för torrlastfartyg att föra vatten i bränsletank om inte fartyget är försett med godkänd oljeavskiljare.

Det av mig förordade förbudet innebär att torrlastfartyg utan oljeavskiljare inte får föra vatten i bränsletank för vare sig barlast eller annat ändamål. Fartyg utan oljeavskiljare hindras givetvis inte härigenom att göra tankarna rena, när fartyget ligger vid en mottagningsanläggning.

Det bör ankomma på sjöfartsstyrelsen att meddela föreskrifter om oljeavskiljare för förorenat tankvatten i likhet med vad som redan gäller om bl. a. oljeavskiljare för slagvatten enligt 4 § första stycket. Redan installerade oljeavskiljare för slagvatten torde vara användbara också för tankvatten.

Mindre torrlastfartyg är undantagna från förbudet att tömma olja i de förbjudna zonerna. Inom Sveriges sjöterritorium gäller förbudet emellertid för samtliga fartyg. Fartyg som av stabilitetsskäl använder bränsletankar för barlastvatten måste ofta behålla barlastvattnet ända in i hamn eller till hamnens omedelbara närhet. Från påbudet om oljeavskiljare bör därför något allmänt undantag inte göras för de mindre fartygen. I särskilda fall bör emellertid undantag kunna medges för nuvarande torrlastfartyg och för sådana fartyg som redan börjat byggas, om avsevärda tekniska svårigheter föreligger att installera oljeavskiljare eller särskilda vattenbarlasttankar eller om andra synnerliga skäl föreligger.

Överträdelse av bestämmelsen om oljeavskiljare för torrlastfartyg som för vatten i bränsletank bör i påföljdshänseende jämnställas med överträdelse av bestämmelsen i 4 § första stycket lagen. Samtidigt bör ett par redaktionella ändringar göras i påföljdsbestämmelserna (7 §).

Lagen om säkerheten på fartyg gäller numera i stället för lagen om tillsyn å fartyg. 4 och 6 §§ bör ändras med hänsyn härtill. Vidare bör i 8 § beaktas att sjölagen ändrats.

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats *förslag till lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*. Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.¹

Jag hemställer att lagrådets utlåtande över lagförslaget inhämtas för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Kungl. Höghet Regenten.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

¹ Bilagan, som har samma lydelse som det vid propositionen fogade lagförslaget, har utslutits här.

Sjöfartsstyrelsens förslag
till
lag om ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom förordnas att 2 § lagen den 6 april 1956 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

2 §.

Utän hinder — — — må uttömmas

- a) oljehaltigt slagvatten — — — fartygets maskinutrymmen; samt
- b) bottensats, som utgöres av rester från rening av brännolja eller smörjolja eller som härrör från rester från tankfartygs lasttank och är av så fast beskaffenhet att den ej kan pumpas ur tanken.

Uttömning, som avses under b), skall dock ske så långt från land som omständigheterna medgiva.

—————

Denna lag träder i kraft den

Kan fartyg, som ej är tankfartyg, för vilket kölen sträckts före ikraftträdandet av denna lag, icke utan avsevärda svårigheter utrustas med särskilda vattenbarlasttankar eller med länsvattenseparator, äger Konungen eller myndighet, som Konungen utser, medgiva att från fartyget må utan hinder av vad i 1 § stadgas uttömmas olja då fartyget är på väg till hamn utan sådan anläggning som i 5 § sägs, dock att sådan uttömning skall ske så långt från land som omständigheterna medgiva.

Utdrag av protokollet, hållet i lagrådet den 16 oktober 1967.

N ä r v a r a n d e :

f. d. justitierådet	LIND,
justitierådet	ALEXANDERSON,
regeringsrådet	RINGDÉN,
justitierådet	WESTERLIND.

Enligt lagrådet den 10 oktober 1967 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet den 29 september 1967, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsassessorn Gunnar Torgils.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:
Ingrid Hellström

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland,
i statsrådet på Stockholms slott den 20 oktober 1967.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över förslag till *lag angående ändring i lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg*.

Föredraganden upplyser, att lagrådet lämnat lagförslaget utan erinran, och hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att antaga förslaget.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten