

Nr 38

**Kungl. Maj:ts proposition med förslag till godkännande av ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, m. m.; given Stockholms slott den 24 mars 1972.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Sverige godkänner de ändringar som åren 1969 och 1971 har gjorts i 1954 års oljeskyddskonvention. Genom ändringarna slopas de s. k. fria zonerna av havet, där olja nu får släppas ut. Av bl. a. tekniska skäl tillåts fartyg emellertid att under snävt preciserade förutsättningar släppa ut en begränsad mängd olja. Nya regler om oljedagbok avser att underlätta kontrollen av oljehanteringen på fartyg. Särskilda skyddsregler föreskrivs för Stora Barriärrevet utanför Australien. Slutligen ges bestämmelser om storlek och konstruktion av oljetankar i tankfartyg.

I en ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, som avses ersätta 1956 års lag i samma ämne och träda i kraft den 1 juli 1972, föreslås bl. a.

ändringar för anpassning till de nya konventionsbestämmelserna, föreskrifter om förbud att använda fartyg och om föreläggande av åtgärd för att hindra eller begränsa utsläpp från fartyg av olja eller annat som är skadligt,

utvidgad befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta om förbud mot utsläpp av annat avfall från fartyg än olja, t. ex. tolaettavfall.

## 1 Förslag till

### Lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom förordnas som följer.

#### Förbud mot förorening från fartyg

1 § Inom Sveriges sjöterritorium får olja ej tömmas ut från fartyg. Utflöde av olja från fartyg inom sjöterritoriet skall förhindras så långt det är möjligt.

På det fria havet gäller vad som sägs i första stycket tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton.

Konungen får förordna, att andra stycket skall gälla även i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än som anges där.

2 § Utan hinder av 1 § andra stycket får på det fria havet tömmas ut

1. oljehaltig blandning från annat fartyg än tankfartyg under förutsättning att

fartyget är under gång,

blandningen aldrig tömmas ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,

oljan utgör mindre än en tiotusendel av blandningen, och

uttömningen sker så långt från närmaste land som omständigheterna medger,

2. slagvatten innehållande olja som har runnit eller läckt från utrymme för framdrivningsmaskineri i tankfartyg, om vattnet tömmas ut under de förutsättningar som anges under 1,

3. annan olja från tankfartyg än som avses under 2 under förutsättning att

fartyget är under gång,

oljan aldrig tömmas ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,

den sammanlagda mängd olja som tömmas ut under en barlastresa ej överstiger en femtontusendel av fartygets lastförmåga, och

fartyget befinner sig minst 50 nautiska mil från närmaste land.

Avstånd från närmaste land skall beräknas från den baslinje från vilken territorialhavet räknas, om ej Konungen föreskriver annat.

3 § Med olja förstås i denna lag råolja, smörjolja, dieselolja och annan brännolja enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

Med oljehaltig blandning avses varje blandning som innehåller olja.

4 § I fråga om annat avfall som härrör från fartygs drift än olja får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddela föreskrifter för att förebygga att vattnet förorenas.

**Fartygs utrustning m. m.**

5 § Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer får meddela föreskrifter om fartygs konstruktion och utrustning för att förebygga eller begränsa vattenförorening och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda.

6 § Konungen får föreskriva att svenskt fartyg icke får användas till sjöfart, om det ej är konstruerat eller utrustat enligt föreskrifter som avses i 5 § eller om det saknar certifikat enligt samma paragraf.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer får föreskriva, att fartyg ej får anlöpa eller uppehålla sig inom del av Sveriges sjöterritorium eller lastnings- eller lossningsplats till sjöss som står under svensk kontroll, om fartyget saknar certifikat enligt 5 § eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

7 § Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer får föreskriva att svenskt fartyg ej får föra vatten i bränsletank eller föreskriva villkor därför.

**Oljedagbok**

8 § På svenskt tankfartyg och på annat svenskt fartyg med en brutto-dräktighet av minst 500 registerton, för vilket olja användes som bränsle för framdrivningen, skall av befälhavaren eller under hans tillsyn föras oljedagbok enligt föreskrifter som meddelas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer. Konungen får förordna att oljedagbok skall föras även på andra svenska fartyg.

Oljedagbok skall förvaras på sådant sätt, att den är lätt tillgänglig för granskning samt bevaras i minst tre år efter dagen för senaste anteckning.

**Mottagningsstationer**

9 § I allmän hamn som Konungen bestämmer skall finnas anläggning eller anordning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar föreskrifter om anläggning och anordning som avses i första stycket.

10 § Underlåter hamnägare att inrätta eller driva anläggning eller anordning som avses i 9 §, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer på ägarens bekostnad inrätta eller driva anläggningen eller anordningen.

**Särskilda åtgärder mot förorening**

11 § Kommer olja eller annat som är skadligt ut från fartyg eller kan det skäligen befaras att så sker, får sjöfartsverket och även annan myndighet som Konungen bestämmer meddela de förbud och förelägganden som är påkallade för att hindra eller begränsa utsläppet. Sådant beslut får avse

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att använda viss utrustning,
3. föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg,
4. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan uppehållsplats,
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
6. föreläggande att läktra olja eller annat som är skadligt,
7. föreläggande om att lastning, lossning, läktring eller bunkring skall avbrytas,
8. föreläggande om annan åtgärd för att hindra eller begränsa utsläpp av olja eller annat som är skadligt.

Underlåter någon att inom förelagd tid vidtaga åtgärd som åligger honom enligt beslut som avses i första stycket eller kan han ej tillställas beslutet utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets ägare eller redare. Detsamma gäller även i annat fall när beslut har meddelats enligt första stycket, om omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som skall anses skadligt enligt första stycket.

**12 §** Beslut enligt 11 § första stycket skall innehålla uppgift om vilka åtgärder som skall vidtagas och om tiden inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna. Beslutet skall genast tillställas befälhavaren och redaren eller ägaren samt, om beslutet avser utländskt fartyg, beskickning eller konsulat för det land där fartyget hör hemma.

**13 §** Myndighet som med stöd av 11 § första stycket har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk konsul lämna fartygets nationalitetshandling till honom.

**14 §** Har beslut enligt 11 § första stycket inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller meddelats av annan myndighet, skall beslutet genast underställas sjösäkerhetsdirektören.

### Tillsyn

**15 §** För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet eller myndighet som har befogenhet att meddela beslut enligt 11 § första stycket taga oljeprov ombord på fartyg och för sådant ändamål avbryta fartygets resa, om ej väsentlig olägenhet orsakas därigenom.

**16 §** Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 5 och 7 §§ om fartygs konstruktion och utrustning utövas enligt lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg i fråga om fartyg som är föremål för regelbundna tillsynsförrättningar enligt den lagen.

**17 §** Polismyndighet, tillsynsmyndighet enligt lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, tullmyndighet och myndighet som Konungen bestämmer får taga del av svenskt fartygs oljedagbok. För utländskt fartyg, som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, gäller detsamma i fråga om oljedagbok eller motsvarande anteckningar.

Inom främmande lands sjöterritorium är befälhavare på svenskt fartyg skyldig att låta behörig utländsk myndighet taga del av oljedagboken.

**18 §** Tillsyn i övrigt över efterlevnaden av denna lag och bestämmelser som meddelas med stöd av lagen åligger myndighet som Konungen bestämmer.

#### **Besvär m. m.**

**19 §** Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot annat beslut enligt denna lag av myndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres talan hos sjöfartsverket genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket, föres hos Konungen genom besvär.

**20 §** Beslut enligt denna lag länder till omedelbar efterrättelse, om ej annat föreskrives i beslutet. I fråga om beslut som skall underställas sjösäkerhetsdirektören kan denne förordna att beslutet tills vidare ej skall gälla.

#### **Ansvarsbestämmelser m. m.**

**21 §** Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift enligt 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket.

**22 §** Har befälhavaren eller det befäl till vilket befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av olja eller avfall brutit i den tillsyn som erfordras för att oljan eller avfallet ej skall komma ut från fartyget i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, dömes han till böter eller fängelse i högst ett år.

**23 §** Befälhavare som underlåter att föra oljedagbok enligt 8 § eller för in oriktig uppgift i sådan dagbok dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Befälhavare som bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 6 eller 7 § dömes till böter.

**24 §** Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6 eller 7 §, eller  
 överträdes förbud eller åsidosättes föreläggande enligt 11 § första stycket,  
 dömes fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han haft eller bort ha vetskap om gärningen.

**25 §** Mål om ansvar för brott som avses i denna lag får upptagas av tingsrätt, som är behörig domstol enligt 19 kap. rättegångsbalken eller 336 och 338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1).

### Övriga bestämmelser

**26 §** Denna lag äger tillämpning på statsfartyg, som ej användes i affärsdrift, endast i den mån Konungen förordnar det.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1972.
2. Genom den nya lagen upphäves lagen (1956: 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.
3. För tiden till dess 1969 års ändringar i 1954 års oljeskyddskonvention har trätt i kraft får Konungen medge andra undantag från 1 § andra stycket än dem som anges i 2 §.
4. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som har ersatts genom bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas, att 8 kap. 4 §<sup>1</sup> lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1972.

## 3 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten

Härigenom förordnas, att 2 § lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1956: 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller på avfall som härrör från fartygs drift.

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1972: 000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller på avfall som härrör från fartygs drift.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1972.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1971: 293.

**Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj: Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 24 mars 1972.**

*Närvarande:* Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *godkännande av 1969 och 1971 års ändringar i 1954 års konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, m. m. och anför.*

### **1. Inledning**

Förorening av havsvatten genom olja medför i flera hänseenden betydande skador och olägenheter. Havets flora och fauna drabbas. Skadeverkningarna på sjöfågelsbeståndet är väl kända. Olägenheter åsamkas även fisket, bl. a. genom att redskap m. m. smutsas ned. Olja som driver in mot kusterna kan vidare göra stränderna otjänliga för bad och annat friluftsliv.

Internationellt samarbete pågår sedan länge för att söka hindra sådan förorening av havsvattnet. I fråga om utsläpp av olja från fartyg har samarbetet resulterat i konventionen den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, 1954 års internationella oljeskyddskonvention (prop. 1956: 23, 3LU 1956: 4, rskr 1956: 96). Konventionen ändrades i vissa hänseenden vid en internationell oljeskyddskonferens år 1962 (prop. 1963: 161, 3LU 1963: 28, rskr 1963: 296).

Konventionen har ratificerats av 44 stater. Texten finns intagen i SÖ 1956: 15 och 1963: 15.

För Sveriges del finns bestämmelser i ämnet dels i lagen (1956: 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, dels i kungörelsen (1958: 191) med tillämpningsföreskrifter till nämnda lag.

Vid församlingsmöten, som Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) har hållit i London i oktober 1969 och oktober 1971, har ytterligare ändringar antagits i oljeskyddskonventionen.

Sjöfartsverket har i skrivelse den 17 februari 1970 yttrat sig över konventionsändringarna år 1969 och föreslagit ändringar i 1956 års lag som föranleds av ändringarna i konventionen.

Efter remiss av sjöfartsverkets skrivelse har följande myndigheter och organisationer yttrat sig, nämligen överbefälhavaren, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms län, Malmöhus län samt Göteborgs och Bohus län, Vetenskapsakademien, Svenska hamnförbundet, Föreningen Vattenvarnet, Svenska petroleum institutet, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, de svenska ledamöterna av Nordiska aktionsutskottet för oljeskydd till sjöss (Nordiska oljeskyddsunionen), Sveriges varvsindustriförening, Sjöassuradörernas förening och Sveriges Ångfartygs Assurans Förening. Överbefälhavaren har bifogat yttrande av chefen för marinen. Fiskeristyrelsen har bifogat yttranden av fiskeriintendenterna i Västerhavets och Österhavets distrikt samt i övre norra distriktet. Kommerskollegium har överlämnat yttranden av Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare och handelskammaren i Göteborg. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har bifogat yttrande av hamnstyrelsen i Göteborg.

Vid församlingsmötet år 1971 antog IMCO resolutioner, genom vilka de fördragsslutande staterna anmodas att nationellt tillämpa både 1969 och 1971 års konventionsändringar redan innan de har trätt i kraft internationellt.

Sjöfartsverket har i skrivelse den 4 november 1971 yttrat sig över 1971 års ändringar och resolutionerna och föreslagit tillägg till 1956 års lag med anledning av ändringarna.

Efter remiss av sjöfartsverkets skrivelse har yttranden avgetts av chefen för marinen, generaltullstyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, Svenska hamnförbundet, Svenska petroleum institutet, Sveriges redareförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, de svenska ledamöterna i Nordiska oljeskyddsunionen, Sveriges varvsindustriförening, Stiftelsen Svensk skeppsforskning, Sjöassuradörernas förening och Sveriges Ångfartygs Assurans Förening.

Riksdagen har uttalat (mot. 1968: I: 420 och 1968: II: 528, 3LU 1968: 49, rskr 1968: 233) att åtgärder bör vidtas som syftar till att anordna och förbättra mottagningsstationer för oljerester och att där ge fartygen tillfredsställande service och vidare att införa skärpt kontroll. Riksdagen uttalade sig också om påföljder.

I skrivelse den 22 december 1970 har sjöfartsverket föreslagit att i 1956 års lag skall föras in bestämmelser om befogenhet för tillsynsmyndighet att meddela föreläggande eller förbud som är nödvändigt för att hindra otillåtet utsläpp av olja från fartyg.

Efter remiss har följande myndigheter och organisationer yttrat sig över sjöfartsverkets förslag, nämligen rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, länsstyrelserna i Gotlands län samt Göteborgs och Bohus län, de svenska le-

damöterna av Nordiska oljeskyddsunionen, Sveriges redareförening, Redareföreningen för mindre fartyg, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening och Sjöassuradörernas förening. Rikspolisstyrelsen har överlämnat yttrande av polismyndigheten i Göteborg. Fiskeristyrelsen har bifogat yttranden av havsfiskelaboratoriet och de tre tidigare nämnda fiskeriintendenterna. Länsstyrelsen i Gotlands län har överlämnat yttrande av polismästaren i Visby. Även Sveriges Ångfartygs Assurans Förening har avgivit yttrande.

Riksdagen har uttalat (mot. 1970: I: 913 och 1970: II: 1070, 3LU 1970: 68, rskr 1970: 358) att en översyn av 1956 års lagstiftning bör övervägas för reglering av utsläpp av toalettavfall. Samma fråga har aktualiserats av statens naturvårdsverk i skrivelse den 17 maj 1971.

Efter remiss av naturvårdsverkets skrivelse har följande myndigheter och organisationer yttrat sig, nämligen chefen för marinen, socialstyrelsen, försvarets sjukvårdsstyrelse, sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Gotlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs och Västernorrlands län, Sveriges redareförening, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sjösportens samarbetsdelegation, Sveriges fiskares riksförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska hamnförbundet, Svenska naturskyddsföreningen och Föreningen Vattenvärnet. Länsstyrelsen i Östergötlands län har bifogat yttranden av polismyndigheten och hamnförvaltningen i Norrköping. Länsstyrelsen i Gotlands län har överlämnat yttranden av länsläkarorganisationen i länet och hälsovårdsnämnden i Gotlands kommun. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har bifogat yttranden av hamnstyrelserna i Härnösand, Sundsvall och Örnsköldsvik.

## 2. Oljeskyddskonventionen

### Gällande konventionsbestämmelser

Oljeskyddskonventionen äger tillämpning på tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton. Den följande redogörelsen för konventionen begränsas till de bestämmelser som berörs av ändringarna.

Enligt *artikel I*, som innehåller definitioner, menas med tjock dieselolja andra marina dieseloljor än destillat av visst närmare angivet slag. Med oljehaltig blandning förstås en blandning med 100 eller fler delar olja på 1 miljon delar vätska.

*Artikel III* förbjuder uttömning av olja och oljehaltig blandning från fartyg inom förbjudna zoner. Till de förbjudna zonerna hör allt havs-

område inom ett avstånd av 50 sjömil från närmaste land. Vidare finns ett flertal förbjudna zoner som ligger utanför de 50 sjömil från närmaste land. Bl. a. är efter 1962 års ändringar hela Östersjön och Nordsjön förbjudna zoner. Uttömning är emellertid inte förbjuden från torrlastfartyg (annat fartyg än tankfartyg), när fartyget är på väg till hamn som inte har passande mottagningsanordningar för olja. Genom 1962 års ändringar infördes också ett särskilt förbud för stora fartyg. För fartyg med en bruttodräktighet av 20 000 registerton eller mer, för vilka byggnadskontrakt har tecknats den 18 maj 1967 eller senare — dvs. efter tidpunkten för ikraftträdandet av 1962 års ändringar — gäller sålunda i princip totalförbud mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning, alltså inte bara inom de förbjudna zonerna utan också inom övriga delar av haven. Om det enligt befälhavarens bedömande föreligger särskilda omständigheter, som gör det oskäligt eller omöjligt att förvara oljan eller den oljehaltiga blandningen ombord, får oljan eller blandningen dock tömmas utanför förbjuden zon. Skälen för oljeutsläppet skall i sådant fall anmälas till regeringen i den stat till vilken fartyget hör. Regeringarna skall minst var tolfte månad lämna detaljerade uppgifter om sådana oljeutsläpp till IMCO.

Enligt *artikel IV moment c* är uttömning av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja undantagen från förbudet under förutsättning att sådan uttömning sker så långt från land som det är praktiskt möjligt.

Förbudet gäller enligt *artikel V moment b* ej heller för uttömning från ett fartygs rännstenar av oljehaltig blandning, som inte innehåller annan olja än smörjolja vilken har runnit eller läckt ut från fartygets maskinutrymmen.

I *artikel VII* sägs att fartyg skall vara försett med anordning av beskaffenhet att, i den mån det är skäligt och möjligt, hindra brännolja eller tjock dieselolja att rinna ner i rännsten. Sådan anordning behöver inte finnas om fartyget har effektiva medel att hindra att oljan i rännstena släpps ut i strid med konventionen.

Enligt *artikel IX* skall de flesta fartyg som omfattas av konventionen vara försedda med oljedagbok. Artikeln föreskriver i detalj hur dagboken skall föras. Syftet med föreskrifterna är att göra det möjligt för myndigheterna att kontrollera att konventionen efterlevs.

*Artikel X moment 2* föreskriver att resultatet av rättsligt förfarande mot fartygets ägare, redare eller befälhavare med anledning av konventionsöverträdelse, som av en regering har anmälts till en annan regering, skall meddelas förstnämnda regering och IMCO.

## 1969 års ändringar i konventionen

### *Konventionstexten*

1962 års oljeskyddskonferens uttalade — i likhet med 1954 års konferens — följande.

Konferensen har kommit till den slutsatsen att det för närvarande inte är möjligt att bestämma någon tidpunkt från vilken uttömning av beständiga oljor i havet skall upphöra helt och hållet. Konferensen anser dock att fullständigt undvikande av uttömning av sådana oljor — med vissa nödvändiga undantag — bör iakttas från tidigast möjliga tidpunkt. Konferensen riktar en kraftig uppmaning till alla regeringar och andra berörda organ att göra allt vad de kan för att skapa nödvändiga förutsättningar för att genomföra ett sådant förbud genom att se till att motagningsanordningar som behövs åvägabringas i hamnar liksom att fartygen förses med behövliga inrättningar.

IMCO:s sjöfartssäkerhetskommitté beslöt vid sammanträde i april 1964 att tillsätta en underkommitté för oljeskyddsfrågor. Med hänvisning till bl. a. det nyss återgivna uttalandet bestämdes underkommitténs uppgift till att omfatta alla de frågor som kunde ankomma på IMCO i fråga om oljeskydd. Kommitténs uppdrag utvidgades senare att avse också vissa frågor om förorening av havet genom andra ämnen än olja. Kommittén fick därvid sin benämning ändrad till underkommittén för frågor om förorening av havet. Förslag av kommittén till konventionsändringar slutjusterades i april 1969. Ändringarna sändes ut till IMCO:s medlemsstater såsom underlag för behandlingen vid mötet med IMCO:s församling i oktober samma år.

Över underkommitténs förslag och en svensk rapport om kommitténs sammanträde yttrade sig efter remiss sjöfartsverket, statens naturvårdsverk och oljeskyddsunionen. Därjämte yttrade sig Vetenskapsakademien och föreningen Vattenvärnet.

IMCO:s församling antog ändringar i konventionen i huvudsaklig överensstämmelse med underkommitténs förslag. Texten till ändringarna utgör bilaga till IMCO:s resolution A. 175 (VI).

Genom den beslutade nya lydelsen ändras konventionen väsentligt. Som princip införs totalförbud mot utsläpp av olja och av oljeblandning från fartyg som konventionen är tillämplig på. Utsläpp i havsområden utanför områden som svarar mot de nu förbjudna zonerna blir sålunda förbjudna också för fartyg med en bruttodräktighet som understiger 20 000 ton. Vidare skärps förbudet genom att som oljehaltig blandning anses varje sådan blandning, således också blandning med den lägsta koncentration av olja. Från totalförbudet medges emellertid undantag. Under gång får fartyg släppa ut viss kvantitet olja, men utsläppet skall ske så långt från land som möjligt och när det

gäller tankfartyg minst 50 sjömil från land. Bestämmelsen är i fråga om tankfartyg utformad med hänsyn till de utsläpp av barlastvatten och tankspolvatten som anses vara ofrånkomliga vid tillämpning av load on top-systemet. Till frågan om innebörden av load on top-systemet och till den närmare bestämningen av den kvantitet olja som får utsläppas återkommer jag senare.

Genom de nya reglerna bortfaller bestämmelsen om det särskilda totalförbudet för nybyggda fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton. Under diskussionen i IMCO:s församling anfördes från svensk sida, att slopan det av det särskilda totalförbudet kan uppfattas som ett steg bakåt i strävandena att uppnå totalförbud mot utsläpp av olja från fartyg. Från flera håll uttalades emellertid, att den nuvarande specialregeln inte är helt tillfredsställande. Den hindrar nämligen inte fartygen att tömma ut obegränsade kvantiteter olja, om bara oljan späds ut med tillräckligt mycket vatten. Vidare får olja tömmas utan begränsning om befälhavaren finner det nödvändigt. Rapport skall lämnas om sådant utsläpp. Erfarenheterna har visat att det nuvarande totalförbudet är så konstruerat, att det är mycket svårt att kontrollera att förbudet efterlevs.

I protokollet från förhandlingarna infördes på svensk begäran en anteckning att det var deltagarnas enhälliga uppfattning, att — även om slopan det av totalförbudet för nybyggda fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton vid första påseendet kan te sig som ett steg bakåt i strävandena att nå totalförbud mot uttömning av olja i havet — slopan det av föreskriften, som medger vissa kryphål, i verkligheten innebär en skärpning av konventionen och en ytterligare begränsning av oljeutsläppen från dessa större fartyg.

Formuläret till oljedagboken ändras så, att all oljehantering ombord skall bokföras.

I konventionen har artiklarna I, III, IV, V, VII, IX och X fått ny lydelse. Bilagan med de förbjudna zonerna har utgått, och bilagan om oljedagboken har fått ny lydelse. I dessa delar torde konventionen i dess lydelse enligt 1969 års ändringar få fogas som *bilaga 1* till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Jag redovisar i det följande mera i detalj konventionsändringarna och de bedömningar som legat till grund för dem vid behandlingen inom IMCO.

I *artikel 1* ändras några definitioner och införs ytterligare definitioner. Ändringen av definitionen av tunn dieselolja föranleds av att det i marknaden ej tillhandahålls någon särskild marin olja av detta slag. Definitionen av uttrycket "närmaste land" överflyttas oförändrad i sak från den nuvarande bilagan med de förbjudna zonerna (bilaga A). Enligt den nya lydelsen av artikel 1 är vidare varje blandning som innehåller olja att anse som oljehaltig blandning. Den nuvarande lydelsen

definierar som oljehaltig blandning endast blandning med oljekoncentration av minst en tiotusendel. Skälet till ändringen är att det inte är blandningens oljekoncentration utan mängden olja totalt sett som avgör i vilken mån utsläpp av oljeblandning kan föranleda skador. Med den nuvarande definitionen kan, åtminstone teoretiskt, konventionen helt kringgås genom att den olja som ett fartyg önskar frigöra sig från späds med så mycket havsvatten att oljekoncentrationen blir tillräckligt låg.

Genom att systemet med zoner slopas och begreppet oljehaltig blandning ges en ny betydelse, gäller som huvudregel enligt *artikel III* att olja inte får tömmas ut från fartyg, på vilket konventionen är tillämplig, var än fartyget befinner sig och hur liten oljekvantiteten än är. Det ansågs emellertid att inte ens de mest moderna och välutrustade fartygen skulle kunna efterleva ett så utformat totalförbud. Det konstaterades bl. a. att det i marknaden ännu ej finns så effektiva separatorer, användbara för sjögående fartyg, att de kan skilja av varje spår av olja i en oljehaltig blandning. Att tvinga fartygen att behålla allt oljeblandat vatten ombord till dess de kan lämna vattnet i mottagningsanläggning i hamn ansågs vara att pålägga sjöfarten en större börda än som är rimlig och påkallad. Fartygen ansågs vidare böra ha möjlighet enligt konventionen att exempelvis pumpa oljeförorenat länsvatten, barlastvatten och tankspolvatten överbord under förutsättning att olja inte släpps ut i sådan mängd att oljeskador kan uppstå.

Villkoren för att olja skall få pumpas ut från fartyg utan hinder av huvudregeln om totalförbud är något olika för tankfartyg och för andra fartyg.

I båda fallen är en förutsättning att fartyget är under gång vid utpumpningen. Härigenom samlas den utpumpade oljan inte i fläckar utan sprids över ett större vattenområde i så små mängder att den antas ej förorsaka någon skada.

Gemensam är vidare en regel som begränsar mängden olja som får tömmas ut under fartygets gång. Denna regel var svår att uttrycka på ett klart beskrivande sätt i konventionstexten. Efter långa diskussioner valdes sättet att knyta begränsningen till både uttömningshastigheten och fartygets hastighet vid varje tillfälle. Detta återspeglas i definitionen i artikel I av uttrycket "momentan oljeuttömningshastighet". Med momentan oljeuttömningshastighet förstås sålunda oljeuttömningshastigheten i liter per timme vid vilket tillfälle som helst, dividerad med fartygets fart i knop vid samma tillfälle. Denna uttömningshastighet får enligt artikel III avsnitten a och b inte överstiga 60 liter per sjömil som fartyget tillryggalägger. Inom IMCO anfördes att ett fartyg kan komma upp till denna kvantitet olja endast om utpumpningshastigheten konstant är den högsta tillåtna. Detta ansågs emellertid vara synnerligen orealistiskt när fråga är om utpumpning av vatten från en separerad

oljehaltig blandning. Den oljemängd separatoren släpper igenom skiftar nämligen ständigt. Endast under särskilda förhållanden bedömdes därför den tillåtna kvantiteten uttömd olja kunna uppgå till i närheten av 60 liter per sjömil.

Bestämmelsen om en maximikvantitet av 60 liter uttömd olja per sjömil som fartyget tillryggalägger är underbyggd av en rad omfattande prov. Enligt proven slås den oljestrinna som uppkommer vid sådan utpumpning sönder och sprids så snabbt att oljan efter mindre än fyra timmar ej kan upptäckas med blotta ögat vare sig från fartyg eller från flygplan.

Utöver nämnda förutsättningar ansågs ytterligare villkor nödvändiga för att oljeuttömning skall få ske. För torrlastfartyg gäller sålunda att koncentrationen av olja i blandning som töms ut aldrig får överstiga 100 delar av en miljon delar blandning och att uttömningen skall ske så långt från land som det är praktiskt möjligt. I stället för dessa båda villkor gäller för tankfartygens del att den sammanlagda mängd olja som töms ut under en barlastresa inte får överstiga 1/15 000 av fartygets totala lastkapacitet och att ingen uttömning får ske på kortare avstånd än 50 sjömil från närmaste land.

Förutsättningen för att uttömning av olja skall få ske från fartyg är att samtliga villkor för torrlastfartyg resp. för tankfartyg är uppfyllda.

Någon motsvarighet till den nuvarande undantagsregeln för torrlastfartyg på väg till hamn utan passande mottagningsanordningar finns inte i den nya texten.

Till artikel III har vidare fogats ett nytt moment c. Detta upptar ytterligare två undantag för tankfartyg från det allmänna förbudet att tömma ut olja och oljehaltig blandning. Det första av dessa undantag gäller vattenbarlast i tankfartyg. Om barlasten förs i lasttank som tidigare har innehållit olja, blir barlastvattnet oljeförorenat. Därmed gäller de förut angivna reglerna för uttömning. Men har tanken rengjorts efter det att den senaste oljelasten lossades, ansåg man inom IMCO att uttömning bör tillåtas även om rengöringen inte har varit så effektiv att intet spår av olja finns i det utpumpade vattnet. Regeln har utformats så, att vattenbarlast får tömmas ut från lasttank under förutsättning att tanken har blivit så rengjord att vattnet inte skulle lämna något synbart spår på vattenytan om det en klar dag hade tömts från ett stillaliggande tankfartyg i lugnt vatten.

Det andra undantaget i moment c avser uttömning av olja eller oljehaltig blandning från rännstenar i maskinutrymmen (slagvatten). De förut angivna reglerna för tankfartyg gäller ej i fråga om slagvatten. I stället gäller för slagvatten från tankfartyg samma regler som för torrlastfartyg.

I artikel IV har inte gjorts annan ändring än att moment c har upphävts. Momentet tillåter viss uttömning av rester från rening eller klar-

göring av brännolja eller smörjolja. Det ansågs inom IMCO att det inte kan vara någon väsentlig olägenhet för fartyg att behålla dessa relativt obetydliga kvantiteter rester ombord till dess de kan avlämnas i land.

*Artikel V* föreskriver f. n. i moment b undantag från uttömningsförbudet i fråga om blandning som inte innehåller annan olja än smörjolja från fartygs maskinutrymmen. Undantaget ansågs ej nödvändigt med hänsyn till de undantag som medges enligt artikel III. Det har därför upphävts.

*Artikel VII* talar bl. a. om anordning som hindrar brännolja och tung dieselolja att rinna ned i rännsten. I sin ändrade lydelse anger artikeln inte särskilda slag av oljor utan talar om olja allmänt, vilket omfattar även t. ex. smörjolja.

Ändringarna i *artikel IX* är betingade av ändringar av formulären till oljedagbok enligt bilaga B, som har ersatts av en ny bilaga. I stort innebär ändringarna att ett fartyg måste kunna redovisa all olja som tas ombord antingen såsom lossad last eller såsom avlämnad i mottagningsanläggning i land eller såsom uttömd i överensstämmelse med undantagsreglerna i konventionen. Nuvarande lydelse tar mera sikte på förekommande fall av oljeutsläpp i samband med tankrengöring, barlastning, m. m. De nya reglerna om oljedagbok kommer att underlätta kontrollen av efterlevnaden av konventionen.

Ändringen av *artikel X* innebär att underrättelse skall lämnas till vederbörande regering och till IMCO även om vilka åtgärder som en anmälan om överträdelse av konventionen har lett till. Det förutsätts att underrättelse skall lämnas även om anmälan ej föranlett någon åtgärd.

### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket förordar att de beslutade ändringarna i oljeskydds-konventionen ratificeras av Sverige. Verket framhåller att det slutliga målet med ett verkligt totalförbud mot oljeutsläpp från fartyg visserligen inte har nåtts genom ändringarna men att ändringarna måste ses som ett mycket stort steg framåt. De undantag som alltjämt medges är så utformade, att fartygen utan väsentliga svårigheter bör kunna efterleva konventionen. Från oljeskadesynpunkt är ändringarna naturligtvis ej helt tillfredsställande. Även om utförda prov har visat, att den mängd olja som får uttömmas enligt den ändrade konventionen blir så ringa att olja efter mindre än fyra timmar ej ger några synliga spår på vattenytan, är därmed inte klarlagt att inte också sådan ringa mängd olja kan ge allvarliga skadeverkningar. Särskilt inom vattenområden med tät trafik av större tankfartyg kan oljeföroreningarna bli betydande, om alla fartygen till fullo utnyttjar medgivna undantag från uttömningsförbudet. Det torde emellertid inte vara sannolikt att det f. n. är möjligt att komma längre i en revision av konventionen än som har skett. En begränsning

av de genom konventionsändringen medgivna undantagen från ett totalförbud kan enligt verket komma att aktualiseras när resultatet av vissa vetenskapliga undersökningar i bl. a. IMCO:s regi föreligger. I nuvarande läge finner verket det mest angelägna vara att så snart som möjligt få skärpningarna av konventionen i kraft.

#### *Remissyttranden*

De flesta remissinstanserna godtar konventionsändringarna eller lämnar dem i huvudsak utan erinran. Några remissinstanser anser att ändringarna visserligen är förenade med brister och olägenheter men att de ändå innebär sådana förbättringar och fördelar att det ej är tillrådligt att underlåta att ratificera dem. Flera remissinstanser är missnöjda med ändringarna i artikel III.

*Kommerskollegium* delar den uppfattning som de hörda handelskammarna framfört, nämligen att det är önskvärt och nödvändigt att oljeskyddskonventionens föreskrifter skärps. I likhet med *Sveriges redareförening* finner kollegiet att ändringarna är ett steg i rätt riktning. För att konventionen skall bli effektiv fordras, påpekar kollegiet, att den ratificeras av åtminstone de mera betydande sjöfartsnationerna. Detta är nödvändigt även från konkurrenssynpunkt. Enligt föreningen kan det inte anses rimligt att svensk sjöfartsnäring ensidigt belastas med ytterligare kostnader utan att man på allt sätt ser till att även andra länders fartyg och då i synnerhet de som trafikerar svenska farvatten underkastas samma bestämmelser. En allmän ratificering av konventionen måste därför med all makt eftersträvas.

*Svenska petroleum institutet* framhåller att den huvudsakliga innebörden av ändringarna är att load on top-systemet blir möjligt att tillämpa utan att man bryter mot oljeskyddskonventionen. Under den långa tid som problemet med oljeutsläppen i världshaven har varit aktuellt har någon annan effektiv metod inte framkommit. Det är därför från petroleumbranschens synpunkt av stort värde att systemet även formellt får tillämpas på alla platser. När den i Rom under hösten 1968 anordnade oljeskyddskonferensen diskuterade hithörande frågor, enades företrädarna för naturskydd och oljetransportteknik om att användningen av load on top-systemet bör utbredas så att det om möjligt blir hundraprocentigt utnyttjat inom oljesjöfarten. Enligt *Sveriges fartygsbefälsförening* är ändringarna i artikel III otillfredsställande. De har tillkommit uteslutande med hänsyn till den av världens oljebolag gemensamt utexperimenterade load on top-metoden för rengöring av större tankfartyg. Det har sagts att utsläppen även med tillämpning av denna metod totalt torde komma att uppgå till ca en miljon ton per år. I fråga om dessa utsläpp kan man inte heller föreskriva en viss utsläppshastighet per sjömil, eftersom oljan främst kommer momentant och utsläppet skall hindras genom snabb avstängning av vätskans flöde. Tidvis måste

i dessa sammanhang därför i vattenområden 50 sjömil från närmaste kust kunna uppträda från luften synliga oljeutsläpp mer än fyra timmar efter utsläppstillfället fastän utsläppen är tillåtna enligt konventionen. Trots dessa nackdelar bör konventionsändringarna snarast antas. De innebär ändå betydande förbättringar jämfört med hittillsvarande förhållande. Föreningen anser dock att bestämmelser om ett förbättrat load on top-system med trippeltankar och utsläpp under vattenlinjen skall påbjudas såsom alternativ till införande av effektiva separeringsmetoder ombord. En ny sådan metod av svenskt ursprung och nyligen patenterad är så pass intressant från både pris- och effektivitetssynpunkt att dess användbarhet bör undersökas. Denna eller liknande innovationer kan komplettera load on top-systemet och därmed göra undantagsreglerna i oljeskyddskonventionen onödiga. Den svenska regeringen bör därför uppmärksamta följa den tekniska utvecklingen för att vid behov påkalla IMCO:s omedelbara uppmärksamhet så att nya ändringar kan diskuteras.

Enligt *generaltullstyrelsen* är det mycket svårt eller omöjligt att utanför ett fartyg kontrollera om den utsläppta oljekvantiteten har varit mer eller mindre än 60 liter per sjömil. De nya bestämmelserna ger sämre villkor för den repressiva verksamheten. Styrelsen erinrar också om att Östersjön och Nordsjön i sin helhet är förbjuden zon enligt nuvarande regler, medan de nya bestämmelserna medger utsläpp från tankfartyg inom de havsområden som ligger mer än 50 sjömil från land. Även om de områden i Östersjön och Nordsjön där utsläpp får ske är relativt begränsade och de kvantiteter som får släppas ut skulle kunna anses ofarliga från miljösynpunkt, hyser styrelsen från övervakningssynpunkt betänkligheter mot att det nuvarande förbudet i Östersjön och Nordsjön upphävs. Med hänsyn till den starka trafik av tankfartyg som kan väntas inom de sålunda för begränsade oljeutsläpp tillåtna områdena kan antalet sådana utsläpp bli betydande. Från luften, exempelvis från trafikflygplan, är det omöjligt att avgöra om jakttagna oljeffläckar här- rör från tillåtna eller otillåtna utsläpp. Risk synes därför föreligga att antalet falska larm och därav föranledda onödiga uttryckningar med kustbevakningens enheter blir mycket stort. De små fördelar som för sjöfarten skulle uppnås genom förenämnda tillåtna utsläpp i Östersjön och Skagerack uppväger enligt styrelsens mening inte de stora nackdelar som ett sådant system skulle innebära för övervakningen mot otillåtna oljeutsläpp inom de nämnda havsområdena. Styrelsen föreslår därför att de beslutade konventionsändringarna godkänns för Sveriges del med det tillägget att nu gällande totalförbud mot oljeutsläpp i Östersjön och Nordsjön, alternativt Skagerack, behålls.

*Vetenskapsakademien* vidhåller sitt krav att det nuvarande förbudet skall behållas, att fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton inte får släppa någon olja i havet, oavsett platsen. De skäl som har an-

förts för att detta totalförbud skall tas bort, dvs. att de beslutade ändringarna skulle göra det särskilda totalförbudet överflödigt, kan akademien ingalunda finna bärande eller övertygande. Sverige bör godkänna de beslutade ändringarna men yrka på att moment c i artikel III skall stå kvar oförändrat. Inte heller *oljeskyddsunionen* finner att motiveringen för att den nuvarande totalförbudsklausulen slopas håller streck. Motiveringen är dessutom förebragt i efterhand. Det är mycket beklagligt att man av skäl, som inte närmare har angetts, har eliminerat denna bestämmelse som i det långa loppet skulle ge totalförbudet generell giltighet. Att av denna anledning vägra ratificering av ändringarna finner unionen emellertid knappast tillrådligt. Unionen anser det dock ytterst angeläget att initiativ omedelbart tas från svensk sida i syfte att med de nya bestämmelserna förena en föreskrift av samma innebörd som det nuvarande totalförbudet, vilket formellt sett låter sig göra utan svårighet. Eftersom det erfarenhetsmässigt kommer att dröja flera år, innan föreskrivet antal ratifikationer registrerats, synes det inte uteslutet att en ny sådan förbudsklausul kan hinna etableras och träda i kraft samtidigt med de antagna ändringarna. Enligt föreningen *Vattenvärnet* bör den kritik som från svensk sida tidigare riktats mot att det nuvarande totalförbudet har tagits bort hållas aktuell. Vattenvärnet knyter till sin tillstyrkan av ändringarna det önskemålet att det från svensk sida ihärdigt och hårt betonas hur otillräcklig konventionen är och att den har karaktär av försöksinitiativ och första grund. Detta bör ske i form av en konstruktiv kritik, varvid de mest angelägna rimliga kompletteringsfördringarna anges. Också *Svenska hamnförbundet* beklagar att det nuvarande totalförbudet har gallrats ut ur konventionen.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anför att vissa svagheter alltjämt synes kvarstå efter konventionsändringarna. I livligt trafikerade vatten såsom Öresund och havet utanför Malmöhus läns sydkust kan ett enligt ändringarna tillåtet utsläpp samtidigt från flera fartyg av barlastvatten, tankspolvatten och länsvatten medföra risk för skador utmed länets kuster.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* upplyser att enligt hamnstyrelsens i Göteborg mening ändringarna i artikel III innebär sådana uppmjukningar i nu gällande bestämmelser, att det bör allvarligt prövas huruvida Sverige bör ratificera ändringarna. För egen del anför länsstyrelsen att de i artikell III a och b angivna förutsättningarna för att oljeutsläpp får ske tillsammantagna är mycket svåra att kontrollera. Länsstyrelsen avstyrker därför att artikel III ändras på föreslaget sätt.

*Sveriges redareförening* motsätter sig att uttömning av oljehaltigt barlastvatten bara skall få ske minst 50 sjömil från land. Med hänsyn till de ringa kvantiteterna är detta avstånd alltför stort. Gränsen bör sättas vid 15 sjömil. Vidare vänder sig föreningen mot bestämmelsen om att under en barlastresa uttömd oljemängd inte får överstiga 1/15 000 av fartygets lastkapacitet. Bestämmelsen kan komma att gälla tankfartyg

som gör mycket långa resor. Utan risk bör gränsen kunna sättas något högre, förslagsvis vid 1/10 000.

*Sveriges Angfartygs Assurans Förening* fogar till sin tillstyrkan av ändringarna en reservation avseende det mindre tonnaget. Föreningen framhåller att man har avsett att låta rätten att tömma ut oljehaltigt slagvatten från mindre fartyg stå kvar, eftersom reglerna som undantar mindre fartyg från konventionens tillämpning behålls. Motivet har uppenbarligen varit att just dessa fartyg saknar de anordningar som krävs för uppsamling av olja resp. separering av slagvatten. Härtill kommer att kvantiteten utsläppt olja kan antas bli tämligen obetydlig vid länsning av sådana fartyg. Emellertid måste man räkna med att skador kan uppstå även vid dylika utsläpp från mindre fartyg. Det kan därför ej uteslutas att denna eftergift för det mindre tonnaget kan komma att i praktiken resultera i oljeskador.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner att skärpningarna i föreskrifterna om oljedagbok i artikel IX är ett nödvändigt tillskott till kontrollåtgärderna. *General tullstyrelsen* anser att kontrollen av efterlevnaden av de beslutade bestämmelserna inte enbart kan baseras på vad som kan utläsas ur oljedagböckerna utan även fortsättningsvis måste kompletteras med aktiv övervakning till sjöss.

*Överbefälhavaren*, som tillstyrker ändringarna, framhåller att dessa inte synes innebära skärpta krav på åtgärder av krigsmakten. I princip biträder han ett påpekande av chefen för marinen om angelägenheten av att ytterligare tekniska åtgärder vidtas i fråga om marinens fartyg och baser.

#### **Resolutionen om nationell tillämpning av 1969 års ändringar**

Vid församlingsmötet år 1971 antog IMCO resolution A. 236 (VII) om nationell tillämpning av 1969 års ändringar i konventionen. IMCO anförde att några medlemsstater redan hade vidtagit lagstiftningsåtgärder för att **tillämpa 1969 års ändringar även innan de har trätt i kraft**. Genom resolutionen uppmanas medlemsstaterna att biträda uppfattningen att 1969 års konventionsregler är åtminstone likvärdiga med gällande konventionsregler. Medlemsstaterna uppmanas att i fråga om fartyg som är registrerade i det egna landet sätta i kraft 1969 års ändringar genom nationella regler redan innan ändringarna har trätt i kraft internationellt. Medlemsstaterna bör godta utländska fartygs oljedagböcker, rapporter och andra dokument som har upprättats enligt 1969 års bestämmelser. Medlemsstaterna uppmanas också att främja utveckling och användning av sådana metoder för att ta hand om rester från rengöring av brännolja eller smörjolja som gör det möjligt att undvika att resterna töms i vattnet. Alla dessa åtgärder bör medlemsstaterna vidta så snart som möjligt.

*Sjöfartsverket* föreslår att 1969 års ändringar snarast godkänns och

att motsvarande ändringar i 1956 års lag sätts i kraft så snart riksdagsbehandlingen har avslutats.

De flesta remissinstanserna tillstyrker sjöfartsverkets förslag eller lämnar det utan erinran. *Svenska hamnförbundet* anser det dock tveksamt om andra bestämmelser än de som gäller oljedagboken är av sådan betydelse att de bör tillämpas innan de har fått tillräcklig internationell anslutning. I sådant fall har olika stater åtminstone under en övergångstid t. ex. olika definitioner på olja. Syftet med uppmaningen att snart tillämpa 1969 års konventionsändringar nationellt är enligt *oljeskyddsunionen* bl. a. att åstadkomma att 1962 års totalförbud mot oljeutsläpp från fartyg om minst 20 000 registerton faktiskt upphävs. Upphävandet av det förbudet är ett omotiverat och beklagligt steg tillbaka. 1962 års totalförbud bör därför återinföras tillsammans med 1969 års ändringar, innan dessa träder i kraft.

### 1971 års ändringar i konventionen samt resolutioner om nationell tillämpning av ändringarna

Genom 1971 års ändringar har delar av de år 1969 ändrade artiklarna I och III fått ny lydelse. Till konventionen fogas en ny artikel VI a och en ny bilaga. I dessa delar torde konventionen i dess lydelse enligt 1971 års ändringar få fogas som *bilaga 2* till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Ändringarna i *artiklarna I och III* är föranledda av särskilda hänsyn till Stora Barriärrevet, som ligger utanför Australiens nordöstra kust. Revet består av sammanhängande grund och levande korallrev till en längd av omkring 2 000 km. Avståndet till Australien är upp till 145 sjömil. Området med revet anses vara av mycket stort internationellt intresse, bl. a. från vetenskaplig synpunkt.

Enligt 1969 års lydelse av artikel III i oljeskyddskonventionen får olja eller oljehaltig blandning släppas ut från fartyg endast under noga preciserade förutsättningar. För tankfartyg är en av förutsättningarna att fartyget befinner sig mer än 50 sjömil från närmaste land. I fråga om torrlastfartyg är motsvarande förutsättning att uttömningen sker så långt från land som det är praktiskt möjligt. Stora Barriärrevet räknas inte som land. Det ligger också mer än 50 sjömil från Australien. I vissa fall skulle det alltså vara tillåtet att släppa ut olja, visserligen i begränsad mängd, från fartyg över eller i närheten av revet. Även begränsade utsläpp kan leda till svåra skador på revet.

Med hänsyn till dessa omständigheter beslöt IMCO:s generalförsamling år 1971 genom resolution A. 232 (VII), att Stora Barriärrevet vid tillämpningen av konventionen skall betraktas som land. Det resultatet uppnåddes genom ändring av artiklarna I och III. Enligt 1969 års lydelse av artikel I betyder "närmaste land" i uttrycket "från närmaste

land" den baslinje från vilket territorialhavet räknas. Enligt ändringen räknas avståndet från närmaste land utanför Australiens ostkust från en bruten linje som är bestämd av punkter som anges med längd- och breddgrader och befinner sig utanför revet. Artikel III i 1969 års lydelse föreskriver, som jag nämnde, att utsläpp från torrlastfartyg skall ske så långt från land som det är praktiskt möjligt. Enligt ändringen skall utsläppet ske så långt "från närmaste land" som det är praktiskt möjligt. Därmed skyddas revet även för utsläpp från torrlastfartyg.

I sin resolution om konventionsändringen uppmanar IMCO medlemsstaterna att godkänna ändringen så snart som möjligt efter det att 1969 års ändringar har trätt i kraft internationellt. Vidare rekommenderar IMCO de medlemsstater som nationellt tillämpar 1969 års ändringar att också tillämpa reglerna om skydd av Stora Barriärrevet.

*Artikel VI a och den nya bilagan* rör storleken av lasttankar i tankfartyg m. m.

IMCO:s församlingsmöte år 1971 uttalade att det inte är möjligt att helt undgå sjöolyckor, fastän olika åtgärder har vidtagits för att förebygga sammanstötningar och grundstötningar. Det är önskvärt att de skador på omgivningen som följer av olyckor minskas så långt det är möjligt. Om stora lasttankar för olja får byggas helt oreglerat, leder det till risk för allvarlig förorening av omgivningen vid olyckor även med enstaka fartyg. Församlingsmötet övervägde rekommendationer som IMCO:s sjösäkerhetskommitté hade utarbetat om begränsning av lasttankars storlek och om arrangemang av sådana tankar i fartyg. Mötet fann att bestämmelser i sådana frågor bäst skulle komma till allmän tillämpning om de togs in i oljeskyddskonventionen. Mötet antog genom resolution A. 246 (VII) en ny artikel VI a i konventionen och en ny bilaga till konventionen.

Huvudregeln enligt de nya bestämmelserna innebär att ett fartygs lasttankar skall vara arrangerade så, att ett oljeutflöde från fartyget vid kollision eller grundstötning inte skall överstiga 30 000 m<sup>3</sup>. Storleken av s. k. centertankar och sidotankar får inte överstiga 50 000 m<sup>3</sup> resp. 22 500 m<sup>3</sup>. Även lasttankarnas längd begränsas. För fartyg med större bruttodräktighet än ungefär 410 000 ton medges något större tankar och något större möjliga oljeutflöden enligt en proportionellt stigande kurva. Maximum för det tillåtna möjliga utflödet har satts vid 40 000 m<sup>3</sup>. De särskilda reglerna för de största fartygen tillkom under församlingsmötet som en kompromiss för att göra det möjligt att nå enighet om tankbegränsningsregler.

De nya reglerna är tillämpliga på tankfartyg för vilket byggnadskontrakt tecknas den dag då reglerna träder i kraft eller senare. Från två år efter ikraftträdandet gäller reglerna även för vissa tankfartyg för vilka byggnadskontrakt har tecknats före ikraftträdandet eller, om sådant kontrakt inte finns, på vilka kölen då är sträckt eller som då befinner

sig i motsvarande byggnadsstadium. Reglerna är nämligen tillämpliga om sådant fartyg levereras efter den 1 januari 1977 eller, vid tidigare leverans, om byggnadskontrakt har tecknats efter den 1 januari 1972 eller om kölen är sträckt eller fartyget befinner sig i motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1972 och byggnadskontrakt inte finns dessförinnan.

För att göra det möjligt att kontrollera att reglerna om lasttankar efterlevs infördes i artikel VI a krav på särskilt certifikat för tankfartyg. Certifikatet skall utfärdas av behörig myndighet i vederbörande medlemsstat och innehålla uppgift om antingen att fartyget är konstruerat enligt de nya reglerna eller att reglerna inte är tillämpliga på fartyget. Medlemsstaten får inte tillåta att fartyget används till sjöfart om det saknar sådant certifikat. Vidare får medlemsstat vägra utländskt tankfartyg tillträde till hamn inom statens sjöterritorium och till terminal som inte är landbaserad men som lyder under statens regering, om inte fartyget är konstruerat enligt de nya reglerna och dessa är tillämpliga.

Med stöd av en regel i artikel XVI bestämde församlingmötet, att konventionsändringarna om oljelasttankar är så viktiga att en medlemsstat som inte godkänner ändringarna inom 12 månader efter det att de har kommit i kraft skall upphöra att vara ansluten till konventionen. Mötet rekommenderade vidare medlemsstaterna att nationellt sätta i kraft regler i överensstämmelse med konventionsändringarna så snart som möjligt utan att invänta att ändringarna träder i kraft internationellt.

*Sjöfartsverket* tillstyrker ändringarna för Stora Barriärrevet. I fråga om ändringarna i övrigt anför sjöfartsverket att det inte kan komma i fråga att Sverige underlåter att godkänna konventionsändringarna om oljelasttankar och därigenom blir uteslutet från konventionen. Ändringarna bör därför godkännas. Verket föreslår att svenska bestämmelser sätts i kraft så snart som möjligt efter riksdagsbehandlingen av frågan.

Remissinstanserna ansluter sig till sjöfartsverkets uppfattning utan andra erinringar än följande. *Oljeskyddsunionen* framhåller att de angivna maximikvantiteterna innebär en väsentlig begränsning. Även de reducerade kvantiteterna är emellertid mer än tillräckliga för att åstadkomma katastrofala verkningar. Som medel att förebygga oljekatastrofer är de föreslagna konventionsreglerna således av relativt ringa värde. Ivern att bringa reglerna i tillämpning snarast möjligt synes därför inte kunna fränkännas ett drag av demonstrationspolitik. **Ingripanden i fråga om tankindelningen har betydande ekonomiska verkningar, och det är därför mindre troligt att IMCO:s uppmaning om snar tillämpning av reglerna kommer att följas i någon större utsträckning.** *Svensk skeppsforskning* anför att den starka stegring i kostnaderna som

särskilt de större fartygen skulle utsättas för enligt det ursprungliga förslaget lindras något genom den ändring i sjösäkerhetskommitténs förslag som gjordes vid församlingsmötet.

### Departementschefen

Den tilltagande föroreningen av havet har föranlett successivt ökade ansträngningar att motverka och förhindra detta slags miljöförstöring. Härmed sammanhängande problem behandlas av ett flertal internationella organ. Sålunda kommer havsföreningensfrågorna att tas upp vid FN:s miljövärdskonferens i Stockholm år 1972. Vidare förbereder IMCO, den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen, en konferens år 1973 som avses behandla bl. a. frågan om nya regler för hanteringen av olja ombord på fartyg.

Föroreningsämnena och föroreningskällorna är många. Det finns också flera vägar, på vilka föroreningar tillförs vattnet. Olika skadliga avfall, främst från industriell verksamhet och från samhällen, tillförs havet genom direktutsläpp, med floder, med luftströmmar etc. Fartyg medverkar till föroreningarna genom att last dumpas i havet och genom att olja och andra skadliga ämnen kommer ut i vattnet till följd av sjöolyckor eller som en följd av hanteringen ombord.

Oljeutsläpp från fartyg svarar endast för en mindre del av föroreningarna av havet. Inte desto mindre är det av stor vikt att alla de åtgärder som är tekniskt och ekonomiskt möjliga vidtas för att förhindra eller begränsa sådana utsläpp. För att sjöolyckor skall undvikas och verkningarna av sjöolyckor, bl. a. föroreningar, skall begränsas pågår arbete inom IMCO och andra organ, vilket syftar till att nå enighet om nya regler för sjötrafiken, bl. a. särskilda vägar för djupgående fartyg och trafikseparering i farvatten med tät trafik, samt skärpta regler för konstruktion av fartyg.

I fråga om handhavandet av olja ombord på fartyg gäller 1954 års internationella oljeskyddskonvention med däri år 1962 vidtagna ändringar. Konventionen förbjuder inom särskilda zoner utsläpp från fartyg, som konventionen är tillämplig på, av s. k. beständig olja och blandning som innehåller minst 100 miljondelar sådan olja. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton, för vilka byggnadskontrakt tecknats efter tidpunkten för ikraftträdandet av 1962 års ändringar, är överallt till sjöss förbjudna att släppa ut olja eller oljeblandning av angivet slag. Med beständig olja förstås råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja.

IMCO:s generalförsamling antog i oktober 1969 nya ändringar i oljeskyddskonventionen och rekommenderade medlemsstaternas regeringar att godkänna ändringarna. Dessa som syftar till en ytterligare inskränkning av rätten att släppa ut olja från fartyg träder i kraft för samtliga

44 konventionsstater, när två tredjedelar av staterna har godkänt dem. Vid utgången av år 1971 hade åtta stater underrättat IMCO om sitt godkännande, nämligen Danmark, Island, Norge, Storbritannien, Sovjetunionen, Japan, Madagaskar och Syrien. Dessa stater svarar tillsammans för omkring hälften av världens tankfartygstonnage.

Vid lastning av olja, barlastning och rengöring av oljetankar tillämpas numera på de flesta tankfartygen det s. k. load on top-systemet. Detta system har verksamt bidragit till att oljeutsläpp från tankfartyg har minskat. Den olja som finns kvar i tankarna efter lossning och det vatten som används för rengöring av tankarna liksom oljeförorenat barlastvatten samlas i en s. k. sloptank (en av lasttankarna), där oljan genom s. k. settling skiljs från vattnet innan vattnet töms ut. Nästan alla oljerester behålls i sloptanken, och ny olja lastas "på toppen" av oljeresterna om oljesorterna är lämpliga att förena. Oljeresterna lämnas i allmänhet tillsammans med nylastad olja till ett raffinaderi. Om load on top-systemet används på rätt sätt, undviks oljeutsläpp från tankfartyg i stor utsträckning.

Tillämpningen av oljeskyddskonventionen i dess nuvarande lydelse erbjuder vissa svårigheter. Det är inte lätt att bevisa inför domstol, att ett utsläpp från fartyg har innehållit minst 100 miljondelar olja. Utan ett prov på den utsläppta vätskan innan den nått vattnet eller andra kompletterande bevisdata är t. ex. ett foto av en oljefläck i allmänhet inte tillräckligt bevis om brott mot konventionen. Vidare tillåter konventionen oljeutsläpp utanför de förbjudna zonerna. Tillämpningen av load on top-systemet innebär att konventionens nuvarande bestämmelser överträds i viss mån, åtminstone när det gäller fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton. Under slutskedet av vattenuttömningen från sloptanken, när oljeskiktet av tankinnehållet närmar sig avtappningskanalen, överskrider nämligen oljekoncentrationen i det uttömnda vattnet lätt 100 miljondelar. Å andra sidan kan en tankbåt, som ligger stilla eller förflyttar sig mycket sakta, utan att konventionens nuvarande bestämmelser överträds orsaka allvarlig förorening genom att släppa ut en stor mängd vatten med en oljekoncentration som ligger strax under 100 miljondelar.

Syftet med 1969 års ändringar i konventionen är bl. a. att man skall komma till rätta med nämnda olägenheter. Inte någonstans på havet får beständig olja eller oljeblandning släppas ut från fartyg. De "fria" zonerna slopas sålunda. Det särskilda förbudet för nya tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton tas bort i anslutning därtill. Med oljehaltig blandning avses enligt den ändrade lydelsen varje blandning som innehåller olja. Undantag från förbudet gäller endast, om mängden oljeutsläpp i förhållande till fartygets hastighet — den s. k. momentana oljeuttömningshastigheten — inte överstiger 60 liter per sjömil. Vidare skall fartyget vara under gång, "en route"; vilket i detta

sammanhang innebär att fartyget inte får ligga stilla eller cirkulera på en plats. För tankfartyg tillkommer den begränsningen att den totala mängden beständig olja som får släppas ut från barlastutrymmena under en barlastresa inte får överstiga 1/15 000 av lastutrymmet. Om ett tankfartyg befinner sig inom 50 sjömil från land, får barlast släppas ut endast från tankar som har blivit ordentligt rengjorda. Denna bestämmelse innebär i praktiken ett totalförbud mot utsläpp av olja från barlastutrymmen i tankfartyg inom 50 sjömil från land. I fråga om utsläpp från torrlastfartyg och från tankfartygs rännstenar i maskinutrymmen gäller, förutom kraven om momentan uttömningshastighet och fartygets gång, att oljekoncentrationen skall vara mindre än 100 miljondelar och att utsläppet skall göras så långt från land som är praktiskt möjligt.

Den tillåtna momentana uttömningshastigheten har valts med hänsyn till bl. a. resultatet av prov som har gjorts under ledning av Warren Spring laboratoriet i Storbritannien. IMCO har lämnat uppdrag åt GESAMP (Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Pollution) att undersöka om oljeutsläpp till en mängd av 60 liter per sjömil har skadliga verkningar.

Regeln om högst 60 liter olja per sjömil är strängare än bestämmingen 100 miljondelar, om tankfartyg släpper ut oljeblandning i stor mängd eller om fartyg förflyttar sig mycket sakta. Om fartyget ligger stilla är, som jag nämnde, utsläpp av beständig olja helt förbjudet. Regeln leder till att oljerester i allt väsentligt måste behållas eller förbrukas ombord eller lämnas i land. Vidare krävs av den som använder tankfartyg, att han tillämpar load on top-systemet eller ett annat, minst lika effektivt system. Detta innebär en avsevärd vinning från miljöskyddssynpunkt. Enligt uppgift sker nämligen i dag en betydande del av oljeutsläppen från fartyg från de tankfartyg som inte tillämpar load on top-systemet.

Tillsynen över efterlevnaden av konventionen underlättas genom att en mera detaljerad oljedagbok skall föras ombord. Oljedagboken skall lämna fullständig redogörelse för åtgärder med oljelasten, för fartygets hastighet och belägenhet under utsläpp och för åtgärder med oljerester. Arbete pågår också för att utveckla en automatisk skrivare ombord, som skall registrera fartygets hastighet och position samt oljehalten i utsläpp. Ett tankfartyg som kommer till en hamn efter en barlastresa utan att ha oljerester i lastutrymmen, skall bli föremål för särskild undersökning, om det inte framgår att oljeresterna har lämnats till mottagningsanläggning i land. Förslag om samarbete mellan regeringarna i fråga om inspektioner behandlas f. n. inom IMCO. För den övervakande verksamheten uppkommer ytterligare en fördel. Om oljeutsläpp upptäcks inom 50 sjömil från land och det kan fastställas att utsläppet består av beständig olja som har kommit från ett tankfartygs oljelasttankar, finns förutsättningar för åtal. Som jag nämnde är nämligen utsläpp från ej rengjorda lasttankar i tankfartyg förbjudet inom 50 sjömil från land.

Ändringarna inskränker den nuvarande rätten till utsläpp av smörjolja som från maskinutrymme har runnit eller läckt till rännsten, utsläpp av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja och utsläpp av olja från torrlastfartyg på väg till hamn utan passande mottagningsanläggning. Det följer härav att fartyg i större utsträckning än hittills varit nödvändigt måste utrustas med oljeavskiljare och att oljeavskiljare måste användas vid tömning av rännstenar och om bränsletankar används för vattenbarlast. Om oljehaltig blandning inte kan passera en oljeavskiljare, måste blandningen förvaras ombord tills den kan lämnas till en mottagningsanläggning i land. IMCO har antagit en rekommendation om standardiserad utrustning för överföring av oljeblandat vatten från rännstenar till mottagningsanläggning i hamn. En annan rekommendation anger minimikrav i fråga om oljeavskiljare och oljehaltmätare att användas i fartyg. Oljehaltmätarna befinner sig i ett tidigt utvecklingsstadium, men de kan bedömas bli ett verksamt bidrag i ansträngningarna att hålla oljeutsläppen inom tillåtna gränser.

Genom ändringarna utvidgas slutligen skyldigheten att lämna under rättelse till bl. a. IMCO efter anmälan om överträdelse av konventionen.

Nästan alla remissinstanser har i likhet med sjöfartsverket uttalat sig för att Sverige ratificerar konventionsändringarna. Flera instanser uttalar att ändringarna innebär förbättringar. I några remissvar uttalas missnöje med utformningen av de nya undantagen från förbudet att släppa ut olja.

I anslutning härtill vill jag framhålla att bestämmelserna i oljeskyddskonventionen även efter 1969 års ändringar framstår som otillräckliga i olika hänseenden. Konventionsändringarna innebär emellertid som helhet klara förbättringar och får därmed ses som ett steg på vägen mot målet att utsläpp av olja från fartyg över huvud inte skall förekomma. Arbete för ytterligare skärpning av reglerna pågår inom IMCO. Som jag nämnde avser IMCO att behandla sådana frågor vid en konferens år 1973. Med hänsyn till de förbättringar som 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen innebär förordar jag att Sverige godkänner dessa.

IMCO:s församlingsmöte år 1971 uppmanade medlemsstaterna att i fråga om fartyg som är registrerade i det egna landet snarast sätta i kraft 1969 års konventionsändringar genom nationella bestämmelser. Oljedagböcker och andra dokument enligt 1969 års regler bör godtas. Medlemsstaterna bör vidare främja utvecklingen och användningen av metoder för att ta hand om rester från rengöring av brännolja eller smörjolja på fartyg.

Sjöfartsverket föreslår att svenska regler motsvarande 1969 års konventionsändringar sätts i kraft så snart riksdagsbehandlingen har avslutats, och de flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Jag delar uppfattningen om det angelägna i att 1969 års konven-

tionsändringar snarast bringas i tillämpning och förordar sålunda att svenska regler med anledning av ändringarna — med de justeringar som följer av vad jag strax skall anföra om 1971 års konventionsändringar och resolutionen om nationell tillämpning därav — sätts i kraft den 1 juli 1972 även om ändringarna då ännu inte har trätt i kraft internationellt. Vissa övergångsbestämmelser bör emellertid meddelas. Jag behandlar den frågan närmare när jag redogör för lagstiftningen.

Jag förordar att Sverige redan nu godkänner 1971 års konventionsändringar i fråga om Stora Barriärrevet och att svenska regler i frågan sätts i kraft redan den 1 juli 1972.

Naturvårdsverket föreslår i sitt yttrande att från svensk sida åtgärder vidtas för att ett liknande skydd som för Stora Barriärrevet skapas för Östersjön, som också är ett känsligt vattenområde. Enligt min mening bör vid IMCO:s konferens år 1973 i första hand prövas möjligheten att ge ett liknande skydd för alla vattenområden. Om det inte är möjligt, bör åtgärder vidtas för att ge särskilt känsliga vattenområden, bl. a. Östersjön, sådant skydd.

Med hänsyn till angelägenheten av att möjliga åtgärder vidtas för att begränsa skadeverkningarna av olyckor med tankfartyg hälsar jag med tillfredsställelse att enighet har kunnat uppnås inom IMCO om regler om begränsning av storleken av lasttankar i tankfartyg och om arrangemang av sådana tankar även om dessa regler enligt svensk uppfattning är klart otillräckliga. Jag förordar att även dessa konventionsändringar godkänns av Sverige och att svenska regler sätts i kraft redan den 1 juli 1972.

### 3. Lagstiftningsfrågor

#### Gällande bestämmelser

Enligt 1 § första stycket *lagen (1956: 86) 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 registerton och andra svenska fartyg (s. k. 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 § föreskrivs undantag från bestämmelserna i 1 §. I särskilt angiv-

na fall får oljehaltigt slagvatten samt bottensats tömmas. Bottensats skall tömmas 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 för att förebygga att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg som inte är olja eller genom slagvatten eller bottensats 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 för att förebygga att beständig brännolja flödar ut i fartyget (t. ex. kofferdammar) eller med inrättning som hindrar otillåten vattenförorening genom oljehaltigt slagvatten (oljeavskiljare). Vidare föreskrivs att svenskt torrlastfartyg inte får föra vatten i bränsletank, om inte fartyget är utrustat med oljeavskiljare. Tillsyn över efterlevnaden av 4 § utövas enligt lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

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 (1891: 35 s. 1) om laga domstol.

Enligt 9 § är lagen tillämplig på svenskt icke kommersiellt statsfartyg endast efter förordnande av Kungl. Maj:t. Vidare påpekas att lagen inte inskränker de befogenheter som följer av hälsovårdsstadgan (1958: 663).

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 §.

Enligt övergångsbestämmelse till en ändring i lagen kan tillstånd ges för torrlastfartyg, för vilket kölen sträckts före utgången av juni 1968, att föra vatten i bränsletank, fastän fartyget inte har oljeavskiljare, och att tömma olja då fartyget är på väg till hamn utan anläggning för mottagning av oljehaltigt barlastvatten.

I 1 § första stycket *kungörelsen (1958: 191) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg* 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.

Enligt 1 § andra stycket *kungörelsen* får svenskt fartyg med en brut-

todräktighet av minst 20 000 registerton, för vilket byggnadskontrakt tecknats den 18 maj 1967 eller senare, inte tömma olja i något vattenområde. När särskilda omständigheter föreligger får sådant fartyg emellertid tömma olja utanför de förbjudna zonerna. Uppgift om sådan tömning skall lämnas till sjöfartsverket.

I 1 a § utvidgas bestämmelserna för de förbjudna zonerna att gälla alla svenska tankfartyg och även de svenska torrlastfartyg under 500 bruttoregisterton som har en maskinstyrka om minst 400 effektiva hästkrafter. För dessa fartyg gäller även vad som föreskrivs i lagens 2, 4 och 6 §§ om fartyg med viss minsta bruttodräktighet. Sjöfartsverket kan medge undantag från föreskrifterna i 1 a §.

Enligt 2 § förstås med olja, förutom råolja och smörjolja, sådan diesololja och annan brännolja av vilken minst 50 volymprocent återstår efter destillation enligt en angiven metod.

I 3 § bemyndigas länsstyrelserna att meddela bestämmelser till förebyggande av att vattnet inom visst svenskt vattenområde förorenas genom annat avfall från fartyg än olja eller genom uttömning av slagvatten eller bottensats som avses i 2 § lagen.

Bestämmelser om anordningar till förebyggande av att beständig brännolja flödar ut i fartyg meddelas av sjöfartsverket (4 §). Oljeavskiljare eller inrättning för rening av slagvatten skall vara godkänd av verket.

Föreskrifter om förande av oljedagbok meddelas av sjöfartsverket (5 §).

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

Oljemottagningsanläggning skall enligt 7 § finnas i allmän hamn i Luleå, Stockholm, Norrköping, Malmö, Hälsingborg och Göteborg. I Piteå, Skellefteå, Umeå, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn, Gävle, Södertälje, Oskarshamn, Kalmar, Visby, Slite, Karlskrona, Trelleborg, Landskrona, Falkenberg, Lidköping, Karlstad, Kristinehamn, Västerås och Köping skall i allmän hamn finnas anordning av enklare slag, som kan ta mot begränsade mängder olja och oljerester från fartyg. Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om mottagningsanläggningarna och mottagningsanordningarna.

Enligt 8 kap. 4 § *lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg* är staten skyldig att ersätta skada, som har vållats, om fartygs avgång har hindrats av nyttjandeförbud som utan skälig anledning har meddelats av annan än sjösäkerhetsdirektören i sjöfartsverket och om det inte fanns skälig anledning till förbudet. Talan om ersättning skall enligt paragrafens andra stycke väckas inom två år från dagen för beslutet.

### Lagstiftning med anledning av ändringarna i oljeskyddskonventionen

Som jag nämnde föreslår sjöfartsverket att 1956 års lag ändras så, att bestämmelserna bringas i överensstämmelse med den ändrade lydelsen av oljeskyddskonventionen. Sålunda föreslår verket med anledning av 1969 års konventionsändringar att lagen i 1 § direkt föreskriver förbud mot oljeutsläpp från svenskt fartyg i vattenområde utanför Sveriges sjöterritorium. Enligt verket behövs inte längre den konstruktionen att Kungl. Maj:t bestämmer om förbud utom sjöterritoriet, eftersom systemet med förbjudna zoner inte behålls i konventionen. Enligt förslaget skall lagens bestämmelser om olja gälla även oljehaltig blandning oavsett blandningens oljehalt. Undantagsreglerna i 2 § ändras i huvudsak enligt de nya undantagsreglerna i artikel III i konventionen. I 4 § första stycket bör talas om anordningar till förebyggande av att "olja" och inte "beständig brännolja" flödar ut i fartyget. Vidare föreslår verket att de nya lagreglerna sätts i kraft så snart riksdagsbehandlingen har avslutats.

Sjöfartsverket föreslår lagändring även med anledning av 1971 års konventionsändringar. För lagstiftning om särskilt skydd av Stora Barriärrevet bör Kungl. Maj:t bemyndigas föreskriva undantag från den allmänna regeln om varifrån avstånd "från närmaste land" räknas. Reglerna om tankarrangemang och tankstorleksbegränsningar i tankfartyg är av teknisk natur, framhåller verket, och lämpar sig därför inte för reglering i lag. Lagen bör bemyndiga Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t utser att meddela föreskrifter. I likhet med vad som gäller enligt lagstiftningen om säkerheten på fartyg bör sjöfartsverket meddela föreskrifterna. Lagen bör föreskriva krav på certifikat för tankfartyg och rätt att avvisa utländska fartyg som saknar certifikat. Straffbestämelse bör ges för överträdelse av föreskrift om tankstorlek eller tankarrangemang och av föreskrift om certifikat. Lagändringen bör sättas i kraft snarast möjligt efter riksdagsbehandlingen av lagförslaget.

Remissinstanserna tillstyrker i huvudsak lagförslagen eller lämnar dem utan erinran.

Om det inte är möjligt att åstadkomma ett internationellt beslut om att 1962 års särskilda förbud mot utsläpp för större fartyg återinförs tillsammans med 1969 års ändringar, innan dessa träder i kraft, bör motsvarande svenska bestämmelse ändå behållas, anser *oljeskyddsunionen*.

I sitt yttrande över förslaget till lagstiftning med anledning av 1969 års konventionsändringar anför *statens naturvårdsverk*, att Sverige i likhet med USA bör överväga att påskynda tillämpningen av de nya reglerna genom att ändra den nationella lagstiftningen så snart Sverige har ratificerat konventionsändringarna.

Remissinstansernas övriga synpunkter på utformningen av lagreglerna redovisar jag i specialmotiveringen.

### Mottagningsstationer, skärpt kontroll och påföljder

I motioner till 1968 års riksdag (I: 420 och II: 528) hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära förslag om sådan ändring av straffbestämmelserna i 1956 års lag, att straffmaximum höjs från fängelse i högst sex månader till fängelse i högst ett år. Motionärerna hemställde också att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning av förutsättningarna för att införa en bestämmelse om att fartygsbefäl, som åsidosätter förbudet mot oljeutsläpp, skall kunna mista sin behörighet till tjänst på fartyg.

I anledning av motionerna underströk riksdagen (3LU 1968: 49, rskr 1968: 233) angelägenheten av att man snarast möjligt kommer till rätta med det av motionärerna aktualiserade problemet att förbättra efterlevnaden av 1956 års lag. Riksdagen fann emellertid att i första hand åtgärder bör vidtas som syftar till att anordna och förbättra mottagningsstationer för oljerester och där ge fartygen tillfredsställande service och vidare att införa skärpt kontroll. Om resultatet av dessa åtgärder inte inom skälig tid skulle visa sig tillräckliga bör det dels övervägas att skärpa påföljderna i den riktning motionärerna anfört, dels utredas möjligheterna att vidta vissa av riksåklagaren i remissyttrande över motionerna anvisade åtgärder av ekonomisk och försäkringsmässig natur. Vidare hänvisade riksdagen till att frågan huruvida befäl skall kunna mista sin behörighet till tjänst på fartyg på grund av att han har åsidosatt förbud mot oljeutsläpp skulle tas upp inom IMCO.

I vissa remissyttranden över sjöfartsverkets förslag till ändringar i 1956 års lag i anledning av 1969 års konventionsändringar och över verkets förslag till införande av bestämmelse som öppnar möjlighet att meddela förbud eller föreläggande för att begränsa eller hindra oljeutsläpp har frågorna om mottagningsstationer, skärpt kontroll och därtill anknutna problem berörts.

*Rederiföreningen för mindre fartyg* påpekar vikten av att man genom mottagningsanordningar i hamnarna sörjer för att fartygen på ett enkelt, snabbt och billigt sätt skall kunna bli av med oljerester och oljeförorenat barlastvatten. Enligt *Svenska maskinbefälsförbundet* är reglerna om förbud mot vattenförorening svåra att följa på grund av brister i mottagningsförhållandena i ett flertal svenska hamnar. För att i möjligaste mån eliminera riskerna för oljeutsläpp måste man i första hand ålägga hamnförvaltningarna att hålla betydligt effektivare anordningar för mottagning av oljehaltigt vatten och oljerester från fartyg. Fartyg måste lätt och till skälig kostnad kunna lämna oljerester i hamnarna. *Stockholms*

*handelskammare* menar att det allmänna bör underlätta de praktiska svårigheterna för rederierna. Det kan inte vara realistiskt att räkna med en omfattande efterlevnad av ändringarna i konventionen om inte mottagningsmöjligheterna blir sådana, att mottagning av olja kan ske effektivt och till rimlig kostnad. *Kommerskollegium* delar handelskammarens synpunkter.

*Sjöassuradörernas förening* crinrar om att både tankrengöringsstationer med tillräcklig kapacitet och stationer för mottagning av barlastvatten som har förorenats av kemikalier saknas i Sverige. Enligt *Sveriges varvsindustrieförening* är det nödvändigt att en tankrengöringsanläggning snarast kommer till stånd inom Göteborgsområdet.

I flera remissyttranden ägnas uppmärksamhet åt svårigheterna att identifiera fartyg som släppt ut olja och i anslutning därtill påföljdsfrågor och kontrollfrågor i övrigt. Det är en utbredd uppfattning att alla kontrollmöjligheter bör tillvaratas. Flera remissinstanser önskar också skärpta påföljder.

*Generaltullstyrelsen* framhåller att nya tekniska hjälpmedel är under utveckling och att effektivare övervaknings- och identifieringsmetoder sannolikt kommer att finnas inom en relativt snar framtid. *Rikspolisstyrelsen* uttalar sig för ett vidare ansvar för befälhavaren och anför i sammanhanget att den nuvarande bestämmelsen (7 § tredje stycket i 1956 års lag) om att fartygets redare kan dömas till ansvar om utsläpp av olja skett med hans vetskap och vilja saknar praktisk betydelse. *Rikspolisstyrelsen* berör även svårigheterna att med säkerhet fastställa orsaken till oljeutsläpp och att avgöra vem som är ansvarig för utsläppet. *Generaltullstyrelsen*, som delar rikspolisstyrelsens uppfattning om ett vidare ansvar för befälhavaren, anför att ansvarsbestämmelserna tolkas så snävt att endast den som direkt har orsakat ett oljeutsläpp åtalas och döms.

*Oljeskyddsunionen* anser det vara en vinst att 1969 års konventionsändringar ger klarare bestämmelser om oljedagboken. Unionen uttalar i sammanhanget att det också behövs mycket effektivare övervakning och beivrande av underlåtenhet att föra oljedagbok och brister i bokens förande. Enligt unionens uppfattning saknar åtskilliga fartyg oljedagbok eller har ytterst bristfälliga anteckningar i boken. Unionen uttalar sig för stränga och kännbara straffpåföljder vid underlåtenhet att föra oljedagbok och för falska och vilseledande anteckningar däri.

## **Befogenhet för myndighet att meddela förbud eller föreläggande**

### *Sjöfartsverket*

I skrivelse den 22 december 1970 föreslog sjöfartsverket, som förut nämnts, att i 1956 års lag införs regler om befogenhet för tillsynsmyndighet att meddela förbud eller föreläggande som är nödvändigt för att

hindra otillåtet utsläpp av olja från fartyg. I detta avsnitt redovisas verkets allmänna överväganden i ämnet. De konkreta åtgärder i fråga om beslut eller föreläggande som verket föreslår och remissinstansernas inställning därtill kommer att redovisas i specialmotiveringen (11—14 §§).

Sjöfartsverket framhåller att, om löskommen olja alls kan bekämpas, kostnaderna för bekämpningen ofta blir mycket stora även om omfattningen av oljeutflödet framstår som ringa. Med hänsyn härtill och till den alltmer ökande oljetrafiken i svenska farvatten framstår det som särskilt angeläget att söka hindra förorening av vatten och kuster genom olja.

I svenska farvatten härrör oljeföroreningar till sjöss huvudsakligen från fartyg från vilka olja eller oljehaltig blandning släpps ut avsiktligt eller kommer lös på grund av olyckshändelse.

Sjöolyckor med tankfartyg, som får oljetankar uppslitna, framstår som det allvarligaste miljöhotet. Som ett led i strävandena att minska riskerna för fartygskollisioner ingår sjöfartsverkets åtgärder att förbättra farlederna och deras säkerhetsanordningar, att åstadkomma säkrare sjömätningar och bättre sjökort med bl. a. tungtrafikkorridorer utmärkta, att verka för att tankfartyg anlitar lots även utom lotsningsområdena och att ge särskilda trafikregler för tankfartygs färd i svårnavigabla farvatten. Vidare har skyldighet införts för vissa oljefartyg att anlita lots i vissa farvatten.

Betydelsefullt för att förebygga att olja kommer lös är vidare arbetet inom IMCO på internationella överenskommelser om fartygs konstruktion och utrustning och sättet att använda både fartyget och utrustningen. Utbildningen av de ombordanställda och bemanningen av tankfartyg med kvalificerat befäl är också viktig.

Behov har nu uppkommit av möjlighet att meddela föreläggande eller förbud som är nödvändigt för att hindra uttömning eller utsläpp av olja från fartyg. Behovet belyses av sjöfartsverket med några exempel och kommentarer i anslutning till dem.

Vid ett tillfälle bogserades skadade fartygsdelar från ett förlist tankfartyg genom Stockholms skärgård med oljeskador som följd. Åtgärder mot vattenförorening hade bort vidtas före bogseringen. Förebyggande åtgärder kan också behöva vidtas mot fartyg som t. ex. på grund av skada läcker olja när fartyget kommer in i hamn eller redan när det går mot hamn. I fråga om fartyg med skrovskada eller nedsatt manöverförmåga kan en lämplig åtgärd vara att föreskriva biträde av lots eller assistans av bogserbåtar.

På ett utländskt fartyg iakttogs stora mängder beständig brännolja i maskinrummets länsgruppar. Oljan kom dit på grund av bl. a. läckor i bränslesystemet. Driftförhållandena ombord gjorde det nödvändigt att grupparna länsades med jämna mellanrum. Befälhavaren följde inte uppmaningar att avlägsna oljan genom att låta tömma den i en tankbil

medan fartyget låg i hamn. Det fanns därför sannolika skäl att misstänka att utsläpp skulle komma att ske inom vattenområde där utsläpp var förbjudet. Liknande omständigheter har iakttagits på andra fartyg. — Uttalande av sjöfartsverket om lämplig åtgärd i fall som det nu angivna återges i specialmotiveringen.

På ett svenskt fartyg iaktogs oljeblandat vatten i länsgruparna. Länsvattenrenaren var ansluten till länsumpen, men den förbindande rörledningen var stadigvarande tillsluten. Vattenrenaren hade därför sannolikt ej använts. Vid bunkring av ett annat fartyg hade en rörända, som ej skulle användas, försetts med en tillslutningsanordning som emellertid stod öppen. När olja släpptes in i röret, strömmade den ut på fartyget och vidare ned i vattnet. I ett annat fall var bultarna till tillslutningsanordningen inte åtdragna med påföljd att olja rann ut. I flera fall har oljeutsläpp berott på att ventiler har ställts fel. Oljeutsläpp av denna typ kan undvikas om handhavandet av utrustningen övervakas och om försiktighetsåtgärder vidtas, t. ex. att avloppsöppningar från fartygsdäcket sluts till. Kännedom om de åtgärder som bör vidtas ingår i det yrkeskunnande som bör finnas ombord. Sjöfartsverket har gett ut en handledning om åtgärder till förebyggande av vattenförorening genom olja från fartyg. Handledningen behandlar frågor om tillsyn av installationer m. m. ombord, åtgärder vid bunkring, lastning och lossning av petroleumprodukter, barlastning, åtgärder under resa samt hantering av oljerester och oljeförorenat vatten. En förrättningsman bör ha möjlighet att ge föreläggande om nödvändiga försiktighetsåtgärder.

Vid olyckor kan det vara av stor betydelse att åtgärder sätts in snabbt, t. ex. länsning av en skadad oljetank. Det har förekommit att åtgärder har blivit fördröjda på grund av bl. a. långdragna förhandlingar mellan det skadade fartygets ägare och bärgare. I sådana situationer bör myndighet kunna ålägga snabba åtgärder som är skäligen.

I vissa fall kan det, som nyss berörts, vara nödvändigt att åtgärder för att hindra utflöde av olja vidtas utan dröjsmål. Åtgärderna bör därför kunna utföras som tvångsverkställelse. Risken att fartyget vid utebliven åtgärd hålls kvar torde ej vara tillräckligt påtryckningsmedel i de fall då särskild skyndsamhet är nödvändig. Kostnaderna för verkställandet bör läggas på redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

De frågor som kan komma upp till bedömning i fall som nu avses är huvudsakligen av fartygsteknisk och navigatorisk art, dvs. frågor i vilka sjöfartsverket har särskild sakkunskap. Uppgiften att meddela föreläggande och förbud bör, i överensstämmelse med tidigare meddelade tillsynsuppdrag i 1956 års lag, anförtros tillsynsmyndighet enligt lagen om säkerheten på fartyg.

I förslaget hänvisas vidare till bestämmelserna i lagen om säkerheten på fartyg om vilka som får fatta beslut om förbud mot fartygs nyttjande, underställning av beslut, beslutets innehåll, delgivning med vissa

myndigheter, besvär, åtgärder för att hindra fartygs avgång samt ersättning för skada som har vållats av förbud. Nu förevarande ärenden bör handläggas i samma ordning. En bestämmelse bör ges om påföljd för den som bryter mot förbud eller föreläggande.

#### *Remissyttranden*

Att befogenhet bör tillskapas för tillsynsmyndighet att meddela förbud eller föreläggande i det syfte som anges av sjöfartsverket tillstyrks i princip eller lämnas utan erinran av alla remissinstanser.

*Svenska sjöfolksförbundet* ansluter sig helt till sjöfartsverkets motive- ringar till ändringar för att göra skyddet mot oljeskador mera effektivt. Enligt *fiskeriintendenten i Västerhavets distrikt* är de av sjöfartsverket föreslagna bestämmelserna i hög grad påkallade. *Fiskeriintendenten i Österhavets distrikt* finner att de föreslagna bestämmelserna är ägnade att ge ökade möjligheter att hindra oljeutsläpp.

Enligt *polismästaren i Visby distrikt* kommer möjligheter att meddela förelägganden eller förbud att innebära en avgjord förbättring i syfte att minska skaderiskerna. För några år sedan låg ett holländskt fartygsvrak vid norra Fårö. Vraket släppte under lång tid ifrån sig en mängd olja i avvaktan på att äganderätten till vraket utreddes. Med den föreslagna ändringen i lagen torde myndigheterna i sådant fall kunna meddela föreläggande eller — på bekostnad av redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget — vidta nödvändiga åtgärder för att undvika oljeskador.

*Polismyndigheten i Göteborg* anför att de flesta oljeutsläppen inom Göteborgs hamn har varit överpumpningar som har berott på oaktsamhet såsom bristande passning av tankar och felställning av ventiler. I många fall har den överpumpade kvantiteten olja varit så ringa, att utsläppet i hamnbassängen hade kunnat hindras helt om sjöfartsverkets anvisningar hade följts, t. ex. genom att spygatterna hade tätats. Ofta känner befälhavaren på de mindre tankfartygen inte till anvisningarna. Fartygsinspektörerna behöver hjälp med övervakningen. Det bör ingå i uppgifterna för hamnservicepersonal och säkerhetsvakter som övervakar lastning, lossning och bunkring att medverka till att sjöfartsverkets anvisningar följs, åtminstone i fråga om sådana detaljer som inte fordrar något tekniskt kunnande för att konstatera brott mot anvisningarna.

*Sveriges fartygsbefälsförening* har i princip ingen erinran mot att den av sjöfartsverket föreslagna rätten införs. Andra åtgärder än de av sjöfartsverket föreslagna är emellertid enligt föreningens mening långt mera angelägna. Sålunda är det nödvändigt att verket utan dröjsmål med kraft arbetar på att få fram ändamålsenliga bestämmelser om fartygs konstruktion och på att skapa möjligheter till lämplig utbildning av de ombordanställda, allt med sikte på att oljeutsläpp från fartyg skall

kunna effektivt förebyggas. Även *rikspolisstyrelsen* finner angeläget att också andra åtgärder vidtas.

*Oljeskyddsunionen* finner det påkallat med en utvidgning av sjöfartsverkets skyldigheter och befogenheter med avseende på efterlevnaden av 1956 års lag. Det är nödvändigt att genom skärpt tillsyn och strängare åtgärder söka begränsa en praxis som länge har bidragit till den svårartade förorening som vållats genom oljeutsläpp till sjöss. Fastän de föreslagna åtgärderna inte kan hindra avsiktliga utsläpp, som förmodligen utgör huvudparten av föroreningsfallen, torde en större aktivitet från sjöfartsinspektionens sida i förening med den större vaksamhet över fartygens förehavanden ute till havs som kan väntas till följd av kustbevakningens åligganden, kunna utöva ett återhållande inflytande även på de avsiktliga utsläppen, särskilt om oljedagböckerna ägnas en mera närgående granskning och de ombordvarande i samband därmed erinras om sina skyldigheter och om påföljderna i händelse av lagöverträdelse.

*Generaltullstyrelsen* delar helt sjöfartsverkets uppfattning om behovet att skärpa och komplettera lagbestämmelserna till förebyggande av oljeutsläpp från fartyg. Av en inom styrelsen uppgjord statistik över oljeutsläpp till sjöss och i kustvattnen under år 1970 framgår att antalet utsläpp som uppenbarligen kommer från fartyg till sjöss är anmärkningsvärt stort medan de största skadorna har berott på oljeutsläpp i samband med tankfartygshaverier inomskärs.

*Rederiföreningen för mindre fartyg* tillstyrker sjöfartsverkets förslag men framhåller att frågan endast är en mindre del av hela nedsmutningsfrågan. Fartygen bör därför inte påläggas mer rigorösa bestämmelser än som svarar mot reglerna om utsläpp av olja och fett till lands.

Det är endast med stor tvekan som *Svenska maskinbefälsförbundet* i nuvarande läge ansluter sig till sjöfartsverkets förslag. Fartygens tekniska utrustning samt kvantitativa och kvalitativa personella resurser är inte tillfyllest, när det gäller att vidta nödvändiga åtgärder ombord för att förebygga vattenförorening genom olja.

Befogenhet att meddela föreläggande eller förbud bör enligt *generaltullstyrelsen* tillkomma sjöfartsverket såsom tillsynsmyndighet enligt lagen om säkerheten på fartyg samt i fråga om åtgärder som påverkar genomförande av nödvändiga oljebekämpningsåtgärder den myndighet som har ansvaret för oljebekämpning till sjöss och i kustvattnen, dvs. tullverket, efter samråd med sjöfartsverket. Beslut som meddelas av tullverket bör inte underställas sjöfartsverket för godkännande såsom föreskrivs i lagen om säkerheten på fartyg.

*Sveriges Ångfartygs Assurans Förening* godtar de föreslagna ändringarna som ett medel att hindra eller begränsa oljeutsläpp från fartyg men framhåller att de ifrågasatta åtgärderna innebär ett allvarligt ingrepp i skötseln av berörda fartyg. Det är därför angeläget, att tydliga anvisningar utarbetas för tillsynsmyndigheten i fråga om de olika före-

lägganden och förbud som kan komma att utfärdas. Garantier måste skapas att de åtgärder som åläggs redaren är riktiga och rimliga och att tvångsåtgärder utförs på ett riktigt sätt av kunnig och erfaren personal. Sjöfartsverket bör med representanter för bl. a. redare, oljebolag och assuradörer diskutera förslag till anvisningar för personalen. Åtgärd som är påkallad för att undvika vattenförorening kan medföra sjövärdighetsrisker av annan allvarlig art. I det enskilda fallet bör myndigheten därför samråda med rederiet och assuradören om utformningen och utförandet av en åtgärd. Föreningen anser vidare att lagtexten bör utformas så, att det klart framgår att skadeståndsbestämmelsen i 8 kap. 4 § lagen om säkerheten på fartyg omfattar även fysisk skada på eller förlust av fartyg orsakad av föreläggande eller förbud eller av tvångsåtgärd och att samma ansvar skall gälla för skada som vållas tredje man. Skadeståndsbestämmelsen avser skada som uppkommer om fartygs avgång hindras av ett felaktigt förbud och förefaller ta sikte på fraktförlust. Fysiska skador av stor omfattning kan emellertid uppkomma t. ex. genom att fartyg föreläggs att använda en farled med otillräckligt djup. Förslaget synes innebära att skadeståndsbestämmelserna inte blir tillämpliga när tvångsåtgärder vidtas. Stora skador kan emellertid uppkomma, om tvångsåtgärd utförs felaktigt av icke kompetent personal.

#### **Toalettavfall och annat avfall från fartygs drift som ej är olja**

##### *Gällande ordning*

Enligt 3 § i 1956 års lag får Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t utser meddela bestämmelser för visst svenskt vattenområde för att förebygga att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg som inte är olja. I denna del går lagen utanför oljeskyddskonventionens ram. Enligt tillämpningskungörelsen får länsstyrelse efter samråd med sjöfartsverket, naturvårdsverket och chefen för marinen meddela sådana bestämmelser. För kustlänen och länen vid våra större insjöar har länsstyrelserna förbjudit uttömning av skadeverkande vätskor samt sot, aska, sopor, glas, köksavfall och liknande föremål som kan komma att flyta på vattnet. Förbud gäller dock inte mot utsläpp av toalettavfall.

##### *Riksdagen*

Med anledning av motioner till 1970 års riksdag (I: 913 och II: 1070) med begäran om en översyn av 1956 års lag med hänsyn särskilt till toalettanordningar för olika fartygstyper och fritidsbåtar och till mottagningsanordningar i hamnarna uttalade riksdagen (3LU 1970: 68, rskr 1970: 358) att en översyn av lagstiftningen bör övervägas för reglering av utsläpp av toalettavfall. I fråga om fritidsbåtarna hänvisades dock till fritidsbåtutredningen (Jo 1970: 33) som enligt sina direktiv har att överväga åtgärder för att motverka förorening genom toalettavfall.

I de allmänna övervägandena heter det till en början att de höga krav på sanitära anordningar som numera gäller vid bebyggelse i land illa rimmar med det förhållandet att toalettavfall får tömmas i vattnet från fartyg och båtar. I synnerhet då fråga är om passagerarfartyg eller eljest fartyg med ett stort antal ombordvarande är det helt oreglerade bruket av toalettanordningar, även i hamnar och i skärgårdsområden, i längden inte godtagbart. Särskilt betänkligt är det att sjöfarten tillåts förorena inom vattenområden som är vattentäkter, exempelvis Mälaren och Vättern. Anledningen till att vattenförorening genom toalettavfall regelmässigt har undantagits i de förbudsbestämmelser som hittills har meddelats med stöd av lagstiftningen torde bl. a. vara att tekniska förutsättningar för att behålla toalettavfall ombord har saknats tidigare. Vidare förekommer i landet hittills bara ett fåtal hamnar med mottagningsanordningar för latrin, vilket får ses mot bakgrund av bl. a. att olika slags båttoaletter förutsätter olika metoder för omhändertagandet. För att det skall bli möjligt att framdeles klara mottagningen av avfallet i land är det följaktligen nödvändigt att man snarast får till stånd någon form av typgodkännande för båttoaletter. Samtidigt härmed synes arbetet med att planlägga ett system av mottagningsstationer böra påbörjas.

I fråga om passagerarfartyg samt last- och fiskefartyg synes numera goda tekniska lösningar finnas för att behålla toalettavfall under önskvärd tid. Av konkurrens- och rättviseskäl är det önskvärt att förbud mot att i svenska vattenområden använda fartygstoaletter med avlopp direkt i sjön inte begränsas till svenska fartyg. För utländska fartyg kan emellertid tvingande föreskrifter inte meddelas om beskaffenheten av deras toalettanordningar. Har utländskt fartyg inte slutet toalettssystem, kan ett förbud att använda befintliga toaletter medföra att fartyget inte alls har möjlighet att anlöpa svensk hamn. I remissyttrande till riksdagen har sjöfartsverket anfört, att en sådan reglering skulle få svåra konsekvenser för landets import och export, som i stor utsträckning sker med utländska fartyg, liksom för turismen. Riksdagen stryker under vikten av internationella överenskommelser på området och tillägger att förutsättningar synes finnas för en sådan överenskommelse, eftersom frågan om utsläpp av toalettavfall från fartyg har tagits upp av IMCO. Otvivelaktigt kommer det dock att dröja länge innan internationellt godtagna regler för utsläpp av toalettavfall föreligger.

Med hänsyn till att föroreningsläget inom många vattenområden inger oro är det angeläget att redan nu åtgärder vidtas för att man skall komma till rätta med förekommande olägenheter. Av remissvaren till riksdagen framgår att naturvårdsverket och socialstyrelsen samt länsstyrelserna och hälsovårdsnämnderna har uppmärksamheten riktad på problemet. Initiativ har också tagits, bl. a. av socialstyrelsen, för att hindra eller minska pågående vattenförorening. Att det härvid inte befunnits möjligt att ens för särskilt utsatta vattenområden tillämpa 1956 års lag-

stiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg visar att denna **inte på ett tillfredsställande sätt gör det möjligt att vidta skäligen hygieniska åtgärder.** På grund härav anser riksdagen att en översyn av lagstiftningen bör övervägas.

Riksdagen har också senare behandlat frågor om avfall från fartyg. se JoU 1971: 17.

#### *Statens naturvårdsverk*

I skrivelsen den 17 maj 1971 finner statens naturvårdsverk angeläget att 1956 års lag ses över.

Verket uttalar att omfattningen och arten av de sanitära olägenheter som vållas genom toalettutsläpp från fartyg av olika skäl är svåra att ange. En beräkning av föroreningen i personekvivalenter för all den trafik som sker inom landets vattenområden synes vara tämligen meningslös. **Utsläpp till havs och på betryggande avstånd från land utgör således från allmän föroreningssynpunkt inte något allvarligt problem.** Även i ett så livligt trafikerat område som Öresund har toalettutsläppen från fartyg ringa betydelse för vattenbeskaffenheten jämfört med nuvarande kommunala och industriella avloppsutsläpp. Olägenheterna blir emellertid inte minst från estetisk synpunkt synnerligen framträdande vid hårt trafikerade farleder inomskärs och nära badstränder. Ett exempel härpå är farleden mellan Stockholm och Vaxholm. Detta vattenområde är i och för sig hårt belastat med avloppen från vidsträckta delar av storstockholmsområdet. Frånsett bräddavlopp från reningsverk när det blir överbelastat, vilket under sommartid knappast förekommer i någon **nämnvärd omfattning, undergår avloppsvattnet från land dock långt gående rening.** Enligt en beräkning ökas belastningen sommartid genom fartygs- och båttrafik, mätt i syretärande organisk substans, med ungefär 10 %. Den sanitära olägenheten härav är desto allvarligare som utsläppen sker helt utan rening. Detta exempel som i olika grad har giltighet även för andra lokala vattenområden visar angelägenheten av att skäligen hygieniska åtgärder vidtas. Tekniska förutsättningar finns numera. Den tekniska lösningen innebär i korthet att avfallet samlas upp i slutna tank för att sedan deponeras i mottagningsanordning på land eller släppas i vattnet till havs. För större passagerarfartyg kan även reningsverk ombord komma i fråga. Slam måste dock kunna deponeras på lämpligt sätt. Olika system finns för slutna avlopp på fartyg. Särskilt i fråga om fritidsbåtar och andra mindre fartyg torde lämpligheten hos olika anordningar behöva prövas. Deponering av avfallet på land är självfallet önskvärd ur vattenvårdssynpunkt. Mottagningsanordningar saknas emellertid praktiskt taget helt för närvarande. I småbåtshamnar torde det vara jämförelsevis lätt att ordna för deponering av toalettavfall, och i dessa hamnar kan sådana anordningar delvis finansieras inom ramen för nuvarande statsbidrag till idrott och friluftsliv. I fråga

om hamnar för handelssjöfarten fordras däremot ingående tekniska och ekonomiska överväganden om hur sådana anordningar skall utformas och finansieras. Under en ganska lång övergångstid torde därför utsläpp till havs från handelsfartyg få tolereras. Det blir nödvändigt att fastställa inom vilka områden av svenska territorialvatten utsläpp bör förbjudas.

I fråga om fritidsbåtar har fritidsbåtutredningen enligt sina direktiv att överväga åtgärder för att motverka förorening från sådana båtar genom toalettutsläpp och tömning av sopor. Dessa frågor har mycket hög prioritet med hänsyn till båtsportens stora omfattning och till att den utövas i stor utsträckning i känsliga vattenområden.

Fiskefartyg bör i princip jämföras med fritidsbåtar i detta sammanhang. Angelägenheten av omedelbara åtgärder synes dock vara mindre än i fråga om fritidsbåtarna med hänsyn till fiskeflottans decimering, fiskets trängda ekonomiska läge och till det förhållandet att fisket till stor del bedrivs till havs.

Örlogsfartyg lär numera vid nybyggen regelmässigt utrustas med slutna toalettssystem. De marina myndigheterna bör lägga fram program för att sådan utrustning införs på alla fartygsenheter och att lämpliga mottagningsanordningar för avfallet anläggs vid flottbaserna.

Åtgärder i fråga om passagerarfartyg, färjor och liknande fartyg bör ges hög prioritet, i vart fall i inomskärsleder och i hamn. En del fartyg av denna kategori, både svenska och utländska, är utrustade med slutna toalettssystem. Eftersom trafik med denna kategori fartyg i våra farvatten främst drivs till och från grannländerna vid Östersjön och Nordsjön, bör möjligheterna att få till stånd bättre förhållanden i fråga om toalettavfall bli föremål för särskilda förhandlingar utan att en allmän internationell överenskommelse avvaktas. Det bör ankomma på sjöfartsverket att i samråd med naturvårdsverket ta upp sådana förhandlingar.

I fråga om lastfartyg torde med hänsyn till vidden av Sveriges sjöfartsförbindelser åtgärder få baseras på möjligheterna att uppnå en allmän internationell överenskommelse. Det svenska lasttonnaget bör stimuleras att i god tid skaffa lämplig utrustning.

En realistisk bedömning av frågan om utsläpp av toalettavfall ger emellertid vid handen att åtgärder måste genomföras stegvis och att man nu inte kan överblicka vilka övergångstider som fordras för de olika stegen i reformarbetet. Kungl. Maj:t bör uppdraga åt berörda myndigheter att komma in med förslag i frågan och därvid ange ett tidsprogram för att genomföra förslagen. Kungl. Maj:t bör därefter bedöma behovet och möjligheterna att genomföra en fullmaktslagstiftning som tillåter partiella föreskrifter om utrustningsanordningar på olika slag av fartyg, mottagningsanordningar i hamnar och utsläppsförbud i särskilda vattenområden.

*IMCO*

Inom IMCO pågår undersökningar om lämpliga åtgärder i fråga om bl. a. köksavfall och toalettavfall från fartyg. Avsikten är att föreskrifter även om sådant avfall från fartygs drift som inte är olja skall tas in i den nya konvention om åtgärder mot vattenförorening från fartyg som förbereds till IMCO:s konferens år 1973 om havsföroreningar.

*Remissyttranden över naturvårdsverkets skrivelse*

Remissinstanserna biträder naturvårdsverkets uppfattning att det är angeläget med en översyn av de bestämmelser som reglerar frågan om utsläpp av toalettavfall från fartyg. *Sveriges redareförening* tillägger att hänsyn måste tas till de ekonomiska konsekvenserna för svensk sjöfart.

Det är en allmän uppfattning hos remissinstanserna att olika åtgärder bör vidtas i fråga om skilda fartygskategorier och farvatten. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* hänvisar till rederinäringens internationella konkurrensläge och finner det olämpligt att införa generellt förbud för svenska fartyg att inom svenskt sjöterritorium använda sedvanliga fartygstoalletter. *Sjöfartsverket* stryker under att kommande bestämmelser måste gälla både svenska och utländska fartyg.

Frågan om fritidsbåtarnas toalettavfall bör enligt de flesta remissinstanser som har yttrat sig i saken ges mycket hög prioritet. Fritidsbåtutredningens ställningstagande bör dock avvaktas.

I fråga om fiskefartyg framhåller *fiskeristyrelsen* och *Sveriges fiskares riksförbund* att det på mindre fiskerbåtar, som vanligen nyttjas för fiske under kortare färder i närheten av hemmahamnen, knappast är befogat och knappast heller möjligt att installera särskilda inrättningar för toalettavfall. Dessa båtar kan i detta avseende inte jämföras med fritidsbåtar. Enligt förbundet sker havsfisket undantagslöst på internationellt vatten. En reglering för de större fiskefartygen bör därför anstå tills internationella regler föreligger. Samma uppfattning har *länsstyrelsen i Gotlands län*. *Fiskeristyrelsen* hävdar att särskilda anordningar för de större fartygen endast bör komma i fråga vid nybyggnad eller i samband med större ombyggnad. Tills vidare kan det räcka med förbud mot eller avrådan från toalettutsläpp från fiskebåtar inom vissa begränsade områden vid kusten.

*Chefen för marinen* finner det inte vara möjligt att kategoriskt föreskriva att samtliga örlogsfartyg skall förses med slutna toalettssystem. En sådan föreskrift skulle medföra betydande kostnader och tekniska problem. Dessutom måste infektionsrisken ombord i samband med skador på sanitetsanläggningen beaktas. För marinen är det inte tillfyllest att mottagningsstationer anordnas på örlogsbaserna. En övergång till slutna toalettssystem på örlogsfartyg förutsätter att det finns mottagningsanordningar i flertalet civila hamnar längs kusterna. *Länsstyrelsen i Gotlands*

*län* anser att örlogsfartygens problem i detta sammanhang bör lösas separat i samråd med militära myndigheter och således inte bli föremål för lagstiftning i denna ordning.

I fråga om passagerarfartyg, färjor och liknande fartyg instämmer remissinstanserna i statens naturvårdsverks uppfattning att frågan om toalettavfall bör behandlas med hög prioritet. *Länsstyrelsen i Gotlands län* önskar att de nuvarande fartygen fram till mitten av 1970-talet förses med anordningar för uppsamling av avloppsvatten från toaletter och att krav bör ställas redan nu på sådan utrustning för nybyggda fartyg. I det sistnämnda instämmer *Svenska naturskyddsföreningen* och föreningen *Vattenvärnet*. *Sveriges redareförening* upplyser att dess målsättning är, att alla projekterade nybyggen skall ha slutna toalettsystem. Till systemet skall höra antingen reningsverk ombord eller anordningar för att pumpa i land toalettavfall. *Socialstyrelsen* framhåller att åtgärder är nödvändiga också mot utsläpp av disk- och tvättvatten från dessa fartyg.

När det gäller lastfartyg instämmer *Svenska sjöfolksförbundet* i naturvårdsverkets uppfattning att åtgärder får baseras på möjligheterna att uppnå en allmän internationell överenskommelse. På lång sikt kan ej ens utsläpp i haven anses vara en lämplig metod att bli kvitt toalettavfall.

I fråga om mottagningsanordningar i hamnar anser *länsstyrelsen i Malmöhus län*, att de riktlinjer för sanering av avloppsutsläpp från fartyg som föreslås får ses som ett led i kustsamhällellens avloppsrening och bör samordnas med denna bl. a. så, att dels tillfredsställande mottagningsanläggningar för toalettavfall i hamnar, dels avloppsreningsverk kan vara utförda, när krav uppställs på uppsamlingsanordningar på fartygen. *Sjöfartsverket* är av samma uppfattning. Flera remissinstanser framhåller vikten av att utredning snarast görs om hur anordningar i hamnar skall utföras tekniskt. *Sveriges redareförening* tillägger att behovet av anordningar är särskilt accentuerat i de stora färjehamnarna. *Svenska hamnförbundet* anför att kostnaderna för att i ett avloppsreningsverk ta hand om toalettavfall från fartyg, som använder slutet toalettsystem, kommer att bli mycket höga. Enligt beräkningar för hamnen i Helsingborg blir kostnaden per kajplats cirka 50 000 kronor.

De flesta remissinstanserna godtar naturvårdsverkets förslag om sättet för frågans fortsatta behandling, bl. a. förslaget att Kungl. Maj:t efter yttranden av berörda myndigheter skall bedöma behovet av och möjligheterna till en fullmaktslagstiftning. Enligt föreningen *Vattenvärnet* bör det förberedelsearbete som utförts vid naturvårdsverket kunna läggas till grund för ett förslag till bestämmelser som bör läggas fram utan tidsspillan. En fullmaktslagstiftning bör föra med sig att åtgärder vidtas tidigare än som skulle ha skett annars.

I flera remissyttranden crinras om det intensiva arbete som pågår i dessa frågor inom IMCO. *Sveriges redareförening* och *Svenska hamn-*

*förbundet* föreslår att resultatet av IMCO:s konferens år 1973 avvaktas innan svenska åtgärder vidtas. Hamnförbundet tillägger att en isolerad svensk aktion sannolikt skulle ge sämre resultat än om man avvaktar ett internationellt ställningstagande. Vidare skulle en sådan aktion sannolikt inverka menligt på svensk sjöfart och skapa stora problem för hamnar att ta emot avfall från fartyg med skilda uppsamlingsystem. I avvaktan på en internationell överenskommelse bör förutsättningarna för en samordning mellan de nordiska länderna undersökas menar *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. Enligt *Svenska naturskyddsföreningen* och föreningen *Vattenvärnet* bör svenska regler, som bör gälla även för utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium, träda i kraft utan hinder av att internationell överenskommelse ej har hunnit uppnås. *Sjöfartsverket* framhåller att man inte behöver avvakta att de regler som utarbetas inom IMCO träder i kraft internationellt. Så snart regler är utarbetade och i princip godtagna, kan de sättas i kraft som nationella föreskrifter. Dessa bör innehålla övergångsbestämmelser, så att fartygsägare och hamnmyndigheter får tid att vidta åtgärder i fartyg och hamnar. Det torde ankomma på naturvårdsverket att sammanställa förslag till gränser för de områden där utsläpp av toalettavfall bör förbjudas. I den mån det rör sig om områden utanför Sveriges sjöterritorium bör frågan diskuteras inom IMCO eller vid särskilda överläggningar med östersjö- eller nordsjöstaterna.

#### Departementschefen

1956 års lag har tidigare reviderats vid två tillfällen. De ändringar som föranleds av 1969 och 1971 års konventionsändringar är betydande. Flera lagändringar föranleds vidare av de förslag som jag redovisat i avsnitten om mottagningsstationer, skärpt kontroll och påföljder, om myndighets befogenhet att meddela förbud eller föreläggande och om toalettavfall och annat avfall från fartygs drift som ej är olja. Med hänsyn till dessa omständigheter förordar jag att 1956 års lag nu ersätts av en ny lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

I lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten ges föreskrifter om utsläpp från fartyg, luftfartyg eller annat transportmedel av avfall, vare sig fast ämne, vätska eller gas. Lagen är inte tillämplig på sådant utsläpp av olja eller oljehaltig blandning som avses i 1956 års lag och inte heller på avfall som härrör från fartygs drift.

Liksom 1956 års lag bör den nya lagen främst ta sikte på frågor om vattenförorening från fartyg genom olja och genom avfall som härrör från fartygs drift.

Sjöfartsverkets förslag till lagstiftning med anledning av ändringarna i oljeskyddskonventionen bör en-

ligt min mening i huvudsak genomföras. Till den närmare utformningen av lagstiftningen återkommer jag i specialmotiveringen.

Den av oljeskyddsunionen väckta frågan om att i den nya lagstiftningen behålla 1962 års särskilda förbud mot utsläpp från större fartyg vill jag ta upp i detta sammanhang.

1962 års särskilda förbud innebär att olja eller oljehaltig blandning inte i något vattenområde får tömmas från nya fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton. Med oljehaltig blandning menas en blandning med 100 eller fler delar olja på en miljon delar vätska. Vissa undantag gäller från förbudet. Sålunda får bl. a. olja eller oljehaltig blandning tömmas utanför de förbjudna zoner, om det på grund av särskilda omständigheter inte är skäligt eller möjligt att behålla oljan ombord. Sådan uttömning skall anmälas av befälhavaren, och anmälan skall vidarebefordras till IMCO.

Genom 1969 års ändringar har konventionsbestämmelser införts som i fråga om torrlastfartyg inte bara motsvarar 1962 års särskilda förbud utan utvidgar det att — i alla vattenområden — gälla alla fartyg som konventionen är tillämplig på. Dessutom skärps kraven bl. a. genom att — förutom föreskriften om högsta tillåtna koncentration olja i blandningen — fartyget skall vara under gång under uttömningen och att den momentana oljeuttömningshastigheten inte får överstiga 60 liter per sjömil. I fråga om tankfartyg gäller samma regler för uttömning av olja eller oljehaltig blandning från rännsten i maskinutrymme. För utsläpp av olja som förs i tankfartygs lasttank gäller inte kravet på högsta tillåtna koncentration av olja i blandning. I stället får den sammanlagda mängden olja som töms inte överstiga 1/15 000 av fartygets totala lastförmåga. Dessutom gäller kravet att fartyget skall vara under gång och kravet i fråga om uttömningshastighet. Även såvitt avser tankfartygen gäller de nya föreskrifterna för alla fartyg som konventionen är tillämplig på, alltså inte enbart fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton.

Svensk bestämmelse som motsvarar 1962 års särskilda förbud finns intagen i tillämpningskungörelsen. Bestämmelsen har betydelse endast för svenskt fartyg när det befinner sig på det fria havet. Andra fartyg är där bundna av sina nationella regler. Inom Sveriges sjöterritorium råder fullständigt förbud mot oljeutsläpp från fartyg på grund av andra bestämmelser.

Att i svensk lagstiftning behålla en regel som helt motsvarar 1962 års särskilda förbud skulle strida mot 1969 års konventionsändringar, eftersom ändringarna i viss utsträckning inskränker den rätt till utsläpp som 1962 års regel medger. Det är vidare att märka bl. a. att den zonindelning som nämns i 1962 års regel upphävs genom 1969 års ändringar. Vad som nu kan diskuteras med anledning av 1962 års särskilda för-

bud är, om svensk lagstiftning bör föreskriva som ytterligare krav för oljeuttömning från tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 ton — förutom kraven enligt 1969 års konventionsändringar — att utsläppet inte får innehålla 100 eller fler delar olja på en miljon delar vätska.

En sådan regel skulle få mycket begränsad effekt, eftersom den skulle ha självständig betydelse endast för den nämnda kategorin svenska fartyg ute på det fria havet. Den skulle bli svår att övervaka och skulle sannolikt inte komma att övervakas alls av andra länders myndigheter efter det att 1969 års ändringar har trätt i kraft internationellt. Vid tillämpning av load on top-systemet uppkommer i settlingstank i princip tre skikt. Det undre skiktet består av vatten, det övre av olja och mellanskiktet av en blandning av vatten och olja. Fartygen är i dag inte utrustade så, att det är möjligt att släppa ut mellanskiktet utan att koncentrationen av olja i utsläppet momentant överstiger 100/1 000 000. Om oljemottagningsanläggning finns i oljelastningshamnen, kan mellanskiktet lämnas där. Tyvärr saknas fortfarande mottagningsanläggningar med tillräcklig kapacitet i alltför stor utsträckning. För att inte bryta mot en regel om högsta koncentration i utsläpp skulle fartygsledningen teoretiskt kunna ta med mellanskiktet till raffinaderiet och lämna det där. På grund av att korrosionsskador uppkommer i anläggningarna om saltvattenbemängd olja förs in i dem, tar raffinaderierna emellertid i regel inte emot mellanskiktet. Redare av svenska tankfartyg som lojalt följde den tänkta särskilda svenska regeln skulle därför löpa påtaglig risk att raffinaderierna valde andra fartyg för sina oljetransporter. Resultatet skulle därmed kunna bli, att utländska fartyg övertog de svenska fartygens transporter och att någon sådan minskning av föroreningen av haven som den särskilda svenska regeln åsyftade därför inte skulle uppnås men däremot vanskligheter skulle skapas för den svenska sjöfarten. Med hänsyn till dessa omständigheter är jag inte beredd att förorda att i den nya lagstiftningen införs någon särskild regel som motsvarar 1962 års särskilda förbud. I stället bör Sverige liksom andra stater bidra till att resultatet av det arbete som pågår, bl. a. inom IMCO, för att få till stånd önskade mottagningsanordningar i oljelastningshamnar och att i övrigt skapa förutsättningar för bättre internationella regler på området blir så framgångsrikt som möjligt.

Riksdagen uttalade år 1968 att åtgärder bör vidtas som syftar till att anordna och förbättra mottagningsstationer för oljerester och där ge fartygen tillfredsställande service. Flera remissinstanser, som har yttrat sig över förslagen till ändringar i 1956 års lag, uttalar sig i samma riktning. Fartygen bör enkelt, snabbt och billigt kunna bli av med oljerester och oljeförorenat barlastvatten. Enligt ett par remissinstanser behövs även anläggningar för rengöring av oljetankar. En remissinstans

påpekar att det i Sverige saknas stationer för mottagning av barlastvat-  
ten som har förorenats av kemikalier.

Efter en undersökning av förhållandena vid de befintliga oljemottag-  
ningsanläggningarna i Sverige föreslog sjöfartsverket i skrivelse den 6  
oktober 1970 till Kungl. Maj:t, att staten skulle träda emellan med bi-  
drag till hamnarna för att åstadkomma en skäligen kostnadstäckning för  
mottagningsanläggningarna och en reduktion av avgifterna för kust-  
tankfartygen.

Kungl. Maj:t utvidgade den 30 juni 1971 uppdraget för den sakkun-  
nige för utredning av frågor rörande omhändertagande och behandling  
av kemiskt avfall m. m. (Jo 1971: 1) till att gälla även frågan om om-  
händertagande av olja och oljerester från fartyg. Enligt det utvidgade  
uppdraget skall den sakkunnige överväga hur omhändertagandet av olja  
och oljerester från fartyg kan samordnas med annan liknande samhälle-  
lig aktivitet och hur drifts-, kostnads- och avgiftsfrågorna bör lösas.  
Kungl. Maj:t konstaterade att de mottagningsanläggningar som finns på  
grund av beslut enligt 1956 års lag f. n. anlitas i jämförelsevis ringa om-  
fattning och att risken därmed ökar för att olja och oljerester från far-  
tyg inte tas om hand på ett från miljöskyddssynpunkt tillfredsställande  
sätt.

Enligt 5 § i 1956 års lag skall, som jag tidigare har nämnt, anläggning  
för mottagning av oljehaltig blandning finnas i allmän hamn som Kungl.  
Maj:t bestämmer. I den nya lagen bör bemyndigandet för Kungl. Maj:t  
preciseras att gälla mottagningsanläggning och mottagningsanordning.  
Ytterligare åtgärder i fråga om mottagningsanläggningar för olja och  
oljerester från fartyg bör inte föreslås innan resultatet av den sakkunni-  
ges arbete föreligger. Arbetet väntas bli slutfört under år 1972.

När det gäller anläggningar för rengöring av oljelasttankar pågår f. n.  
utredningar inom IMCO, som skall belysa frågan vilken betydelse så-  
dana anläggningar kan ha i kampen mot oljeföroreningar och även kost-  
nadsfrågan. Jag avser att ta upp frågan om tankrengöringsanläggningar,  
när resultatet av utredningsarbetet föreligger. För Sveriges del är att  
märka att AB Götaverken och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB en-  
ligt uppgift avser att bygga om ett tankfartyg till flytande tankrengö-  
ringsstation, som skall kunna tas i bruk i Göteborg sommaren 1972.

Efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet har jag för av-  
sikt att utvidga den sakkunniges uppdrag till att avse även anläggningar  
och anordningar för att ta emot rester av och blandningar med kemika-  
lier från fartyg.

Riksdagen uttalade sig år 1968 också för åtgärder som syftar till att  
införa skärpt kontroll. Med tillfredsställelse noterade riksdagen  
i sammanhanget att sjöfartsverket avsåg att börja en försöksverksamhet  
med skärpt kontroll av oljehantering på fartyg. Sjöfartsverket inledde

den nämnda försöksverksamheten genom att anställa tjänstemän med uppgift särskilt att kontrollera fartygs oljedagböcker och oljehantering-  
en ombord. Verksamheten intensifieras då och då och sker genom stick-  
prov.

Inom sjöfartsinspektionen vid sjöfartsverket har nyligen inrättats en särskild arbetsenhet för frågor om farliga laster och skydd mot vatten-  
förorening från fartyg. Tullverkets kustbevakning, lotsarna och sjöpoli-  
sen deltar i sjöbevakningen. Ett närmare samarbete planeras mellan sjö-  
fartsinspektionen och polis-, lots-, tull- och hamnmyndigheter för att  
övervakningen skall bli effektivare.

Vad jag anfört i frågan om skärpt kontroll torde ge vid handen att  
problemet ägnas all möjlig uppmärksamhet från statsmakternas sida.  
Såsom generaltullstyrelsen framhållit kommer sannolikt nya tekniska  
hjälpmedel och effektivare kontrollmetoder att stå till buds inom en  
relativt snar framtid.

Inom IMCO behandlas bl. a. förslag om skärpning av kontrollen av  
tankfartygen och deras oljedagböcker vid lastning och lossning av olja.  
Som jag har nämnt ger de nya konventionsbestämmelserna bättre under-  
lag för kontrollen, särskilt de nya oljedagböckerna. Regionalt sker också  
samarbete bl. a. i fråga om kontrollen över efterlevnaden av oljeskydds-  
bestämmelserna. En reviderad överenskommelse mellan Sverige, Dan-  
mark, Finland och Norge om samarbete i fråga om åtgärder mot vatten-  
förorening från fartyg trädde i kraft den 16 oktober 1971.

Som flera remissinstanser framhållit är det ofta svårt att fastställa  
från vilket fartyg olja har släppts ut. Detta gäller särskilt om inte ut-  
släppet iakttas på platsen medan det pågår. Om utsläpp sker till havs,  
upptäcks det i regel först timmar eller dagar senare. Vi kan därför med  
de hjälpmedel vi nu har endast i gynnsamma fall fastställa från vilket  
fartyg utsläppet har kommit. Det pågår emellertid både i Sverige och ut-  
omlands arbete för att få fram nya och bättre metoder för att bestämma  
från vilket fartyg ett oljeutsläpp har kommit. Sålunda har jag nyligen  
tillkallat sakkunniga att ingå i en ledningsgrupp med uppgift att svara  
för utvecklingsarbete i fråga om metoder för märkning av olja i fartyg. I  
lagen bör enligt min mening skrivas in befogenhet för myndighet att ta  
oljeprov ombord på fartyg och att för det syftet avbryta fartygets färd.  
Sådan åtgärd bör dock inte få vidtas, om den föranleder väsentlig olä-  
genhet.

Till den särskilda frågan om kontroll genom oljedagboken återkom-  
mer jag.

I likhet med vad riksdagen uttalade år 1968 anser jag att frågan om  
skärpning av nuvarande påföljder och vidtagande av andra åtgär-  
der i samma riktning i princip bör anstå tills resultaten av förbättrade  
mottagningsförhållanden och skärpt kontroll föreligger. Detta bör emel-

lertid inte hindra att vissa justeringar av påföljderna företas redan nu. Sålunda torde, såsom en remissinstans särskilt understrukit, påföljderna för underlåtenhet att föra oljedagbok och för falska eller vilseledande anteckningar i boken böra skärpas. F. n. är böter enda påföljden. Böter är visserligen tillräckligt när en överträdelse är att betrakta som en ordningsföreseelse men är i andra fall enligt min mening inte alltid tillräcklig påföljd mot bakgrund av att oljedagboken är ett viktigt led i kontrollen rörande förfarandet med olja ombord. Oljedagbokens betydelse understryks också genom 1969 års konventionsändringar. Jag anser att fängelse bör ingå i straffskalan för de berörda brotten, lämpligen maximerat till sex månader. För otillåtet oljeutsläpp torde straffmaximum samtidigt böra höjas från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Härför talar att omständigheterna vid oljeutsläpp kan vara mycket graverande. En sådan straffskala stämmer dessutom överens med motsvarande bestämmelser i annan lagstiftning till skydd för miljön. I sammanhanget torde man också för att söka undvika en alltför snäv tolkning av ansvaret samt för att få till stånd en bättre tillsyn över oljehantering ombord böra införa en särskild ansvarsbestämmelse, enligt vilken befälhavaren eller den befälsperson, till vilken han överlämnat ansvaret för tillsynen över oljehantering, straffas om han brustit i tillsynen.

Rikspolisstyrelsen har gjort gällande att nuvarande bestämmelse om redarens ansvar saknar praktisk betydelse. Enligt den bestämmelsen (7 § tredje stycket i 1956 års lag) kan redaren dömas till ansvar endast om utsläpp av olja skett med hans vetskap och vilja. Med de moderna telekommunikationerna har möjligheterna för redaren att sätta sig i förbindelse med befälhavaren förbättrats, och redaren kan på ett annat sätt än tidigare dirigera fartyget och samtidigt hålla sig underrättad om förhållandena ombord. En med hänsyn härtill lämplig avvägning av straffansvaret för redaren uppnås, om straff kan följa inte bara när en överträdelse av lagens regler har skett med redarens vetskap och vilja utan också när han bort känna till överträdelsen. Som jämförelse vill jag nämna att 323 § sjölagen föreskriver straff för redare som försummar att avhjälpa fel eller brist i fartygs behöriga skick som han känt till eller bort känna till. En liknande konstruktion finns i 18 § sjöarbetstidslagen (1970: 105), som föreskriver straff för redare som känt till eller bort känna till att befälhavare använder sjöman till skeppstjänst i strid med sjöarbetstidslagstiftningen.

Riksdagen tog i sin skrivelse upp frågan om sjöbefäl skall kunna mista sin behörighet till tjänst på fartyg på grund av att han har brutit mot förbud mot oljeutsläpp och hänvisade till att frågan skulle behandlas inom IMCO.

Sjölagen har regler om förlust av behörighet att utöva viss tjänst på fartyg. Den som har gjort sig skyldig till någon av särskilt angivna gär-

ningar och som därigenom har visat sig olämplig för sådan tjänst skall av domstol förklaras förlustig behörighet att utöva tjänsten för viss tid eller för alltid. De nämnda bestämmelserna i sjölagen kan vara tillämpliga, när olja kommer lös från fartyg. Orsaken eller en del av orsaken till att oljan har kommit lös kan vara en sådan gärning som lagen särskilt anger. Befälhavaren kan ha försummat att se till att fartyget är i behörigt skick. Någon ombord som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss kan ha brustit i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka eller varit påverkad av berusningsmedel. Befälhavaren kan ha övergett fartyget när det var i fara eller försummat det som ålåg honom när fara hotade sjötrafiken eller när fartyget hade stött samman med annat fartyg. Vi har alltså redan svenska regler om förlust av behörighet för sjöbefäl som kan bli tillämpliga, när olja har kommit lös från fartyg.

Den största delen av oljetransporterna till vårt land sker med utländska fartyg. Svensk myndighet kan inte utan avtal med främmande stat med bindande verkan förklara att utlänning skall förlora sådan rätt att utöva viss tjänst som han blivit tillerkänd av annan stat än Sverige. Frågan om utvidgning av reglerna om förlust av sjöbefäls behörighet bör behandlas internationellt. Under arbetet på 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen behandlades inom IMCO ett förslag om behörighetsförlust på grund av otillåtet oljeutsläpp. Förslaget avstyrktes av underkommittén för frågor om förorening av havet och togs inte med i det förslag som presenterades för IMCO:s församling. Förslaget hade därmed fallit.

På grund av vad jag nu har anfört är jag inte beredd att förorda en särskild svensk regel om att otillåtet oljeutsläpp skall kunna leda till att sjöbefäl mister sin behörighet att utöva viss tjänst på fartyg.

Sjöfartsverket framhåller i sin skrivelse den 22 december 1970 att behov föreligger av regler som ger befogenhet för myndighet att meddela förbud eller föreläggande för att hindra utsläpp av olja från fartyg. Verket anför flera exempel på situationer i vilka ingripande av myndighet hade kunnat hindra eller minska oljeutsläpp.

Tjänsteman hos tillsynsmyndighet bör enligt sjöfartsverket vid behov kunna meddela föreläggande om vidtagande av nödvändiga försiktighetsåtgärder ombord, t. ex. enligt den handledning som verket har gett ut. Vidare är det enligt verket av stor betydelse vid olyckor att åtgärder för att hindra oljeutsläpp sätts in snabbt. Det har förekommit att åtgärder har blivit fördröjda på grund av långdragna förhandlingar mellan fartygets ägare och bärgaren.

För att dröjsmål skall undvikas bör enligt sjöfartsverket beslutade åtgärder för att hindra oljeutflöde vid behov kunna verkställas omedelbart

av myndighet. Vidare bör den straffas som bryter mot föreläggande eller förbud.

Remissinstanserna tillstyrker i princip sjöfartsverkets förslag att tillsynsmyndighet bör ha befogenhet att ge förbud eller föreläggande eller lämna förslaget utan erinran.

Enligt min mening föreligger ett klart behov av regler som gör det möjligt för myndighet att ingripa direkt med åtgärder när det är påkallat för att hindra eller minska utsläpp från fartyg av olja eller — som jag kommer att utveckla i specialmotiveringen — annat som är skadligt, både när fartyg har blivit skadat och när det gäller utsläpp eller befarade utsläpp som sker avsiktligt eller genom slarv. Jag förordar därför att sådana regler införs.

Uppgiften att meddela förbud eller föreläggande bör enligt sjöfartsverket anförtros tillsynsmyndighet enligt lagen om säkerheten på fartyg, eftersom de frågor som kan komma upp i detta sammanhang i huvudsak är av fartygsteknisk och navigatorisk art. Ärende om förbud eller föreläggande bör handläggas i samma ordning som ärende om nyttjandeförbud enligt 8 kap. nämnda lag. Även den särskilda regeln i 8 kap. 4 § nämnda lag om skyldighet för staten att i vissa fall ersätta skada som har vållats genom att fartygs avgång har hindrats av nyttjandeförbud bör enligt sjöfartsverket äga motsvarande tillämpning.

Generaltullstyrelsen anser att den myndighet som svarar för oljebekämpningen, tullverket, bör ha möjlighet att, efter samråd med sjöfartsverket, meddela beslut i frågor som gäller oljebekämpning. Som exempel på åtgärder som bör kunna vidtas nämns beslut om trafikreglering i närheten av pågående oljebekämpning, beslut om läktring av olja från skadat fartyg och beslut om bärgning av skadat fartyg. Beslut som meddelas av den myndighet som svarar för oljebekämpningen bör inte underställas sjösäkerhetsdirektören för prövning.

Från annat håll har framhållits att säkerhetsaspekter bör beaktas, när ingripande görs för att hindra eller minska oljeutsläpp. En myndighetsåtgärd enligt förslaget kan innebära allvarliga ingrepp i fartygets skötsel. Garantier måste skapas för att besluten blir riktiga och rimliga och att tvångsåtgärder utförs på ett riktigt sätt av kunnig och erfaren personal. Åtgärd som är påkallad för att undvika vattenförorening kan medföra sjövärdighetsrisker av annan allvarlig art. Samråd bör ske med rederiet, lastägaren och försäkringsgivaren.

Enligt min mening bör sjöfartsverket anförtros uppgiften att vidta myndighetsåtgärder. Inom verket finns den sakkunskap i fråga om navigation och fartygs konstruktion och utrustning som är önskvärd för att en riktig avvägning skall ske av de olika synpunkter som bör beaktas i en situation som kräver ingripande. Kungl. Maj:t bör emellertid kunna ge bemyndigande även åt annan myndighet. Vid bifall till vad jag här

förordat har jag för avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att bemyndiga tullverket, som svarar för oljebekämpningen i större delen av våra farvatten, att i brådskande lägen vidta de åtgärder som är nödvändiga från oljebekämpningssynpunkt. I de fall då behöriga tjänstemän från tullverket och sjöfartsverket finns på plats samtidigt, bör beslut om åtgärd av nu ifrågavarande slag fattas av sjöfartsverket. Jag räknar med att verken ger sin personal behövliga instruktioner och att samråd äger rum i den mån det är nödvändigt och möjligt.

Med hänsyn till att beslut om förbud eller föreläggande kan innebära ett allvarligt ingrepp i handhavandet av fartyget, bör sådant beslut underställas prövning av sjösäkerhetsdirektören i sjöfartsverket, om annan har meddelat beslutet. Därigenom skapas en liknande möjlighet att minska ogynnsamma verkningar av olämpliga beslut som finns när det gäller beslut om nyttjandeförbud enligt lagen om säkerheten på fartyg. Underställning bör inte få medföra någon fördröjning av beslutade åtgärder. Liksom enligt lagen om säkerheten på fartyg bör ett beslut om åtgärd gälla omedelbart till dess överprövande myndighet eventuellt bestämmer annat.

När det gäller frågan om behov av en särskild skadeståndsregel för det fall ett beslut felaktigt har meddelats om förbud eller föreläggande är att märka den proposition med förslag till skadeståndslag som har utarbetats inom justitiedepartementet (prop. 1972: 5). Propositionen har nyligen överlämnats till riksdagen, och avsikten är att lagen skall gälla från och med den 1 juli 1972. Enligt förslaget blir lagen tillämplig inom alla områden som inte är specialreglerade. Med vissa inskränkningar skall staten svara för skada som uppkommer genom fel eller försummelse i statsverksamheten. När lagen (1914: 349) om tillsyn å fartyg tillkom och en regel motsvarande 8 kap. 4 § i lagen om säkerheten på fartyg infördes i lagstiftningen, ansågs staten inte vara skadeståndsansvarig för fel eller försummelse i den del av statsverksamheten som innefattar myndighetsutövning. Bestämmelsen i säkerhetslagen syns inte innebära att skadeståndsskyldighet för staten föreligger i andra fall än dem som omfattas av den nu föreslagna skadeståndslagen. Bestämmelsen reglerar dessutom frågan om ersättningsskyldighet endast i en del av de fall då nyttjandeförbud meddelas. Efter samråd med chefen för justitiedepartementet förordar jag därför att 8 kap. 4 § lagen om säkerheten på fartyg upphävs, om förslaget till skadeståndslag antas av riksdagen. Skadeståndsreglerna bör vara lika när det gäller nyttjandeförbud enligt lagen om säkerheten på fartyg och förbud eller föreläggande enligt de regler som jag nu föreslår. Under förutsättning att riksdagen antar både förslaget till skadeståndslag och förslaget att 8 kap. 4 § lagen om säkerheten på fartyg upphävs förordar jag därför att ingen särskild skadeståndsregel skrivs in i den nya lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Några remissinstanser framhåller att det är angeläget att även andra åtgärder än tillskapande av möjligheter till förbud och föreläggande vidtas i syfte att minska vattenföroreningar genom olja. Jag delar den uppfattningen. Det är uppenbart att problemet med vattenförorening från fartyg inte är löst med de möjligheter till myndighetsingripanden som nu föreslås. Åtgärder fordras av skiftande slag och de åtgärder som är lämpliga och möjliga bör vidtas. Regler, arbetsrutiner och organisationen av tillsynen måste gång efter annan ses över.

Sveriges fartygsbefälsförening kräver bättre fartygskonstruktioner och bättre utbildning av de ombordanställda. I fråga om konstruktionen av fartyg erinrar jag om de konventionsändringar som avser oljelasttankars storlek och arrangemang. Jag vill även nämna att Sverige hos IMCO har väckt förslag om översyn av andra regler om fartygskonstruktion, bl. a. i fråga om arrangemang av rör och om kofferdammar. Förslaget bygger på ett förslag av Sveriges fartygsbefälsförening. I fråga om utbildningen kan jag nämna att på initiativ av Sveriges redareförening Sjöfartens tankoperativa kommitté har skapats. Den sysslar med bl. a. utbildningsfrågor. Skolöverstyrelsen har i samråd med kommittén startat en omfattande vidareutbildning av tankoperativ personal.

I fråga om den närmare utformningen av reglerna om förbud och föreläggande hänvisar jag till specialmotiveringen.

Toalettavfall och annat avfall från fartygs drift som ej är olja, t. ex. köksavfall, tömdes tidigare regelmässigt i vattnet. Med stöd av 1956 års lagstiftning införde emellertid länsstyrelserna i län med sjöfart av någon betydelse förbud mot utsläpp i farvatten inom länen av skadeverkande vätskor samt sot, aska, sopor, glas, köksavfall och liknande föremål som kan komma att flyta på vattnet. Utsläpp av toalettavfall från fartyg är däremot inte förbjudet. Anledningen är att både anordningar för att innehålla toalettavfall på fartygen och anordningar i hamnar för att ta emot uppsamlat toalettavfall har saknats. För det fria havet finns varken svenska eller internationella förbud mot utsläpp av annat avfall från fartygs drift än olja. Jag bortser i detta sammanhang från de särskilda regler som finns för atomdrivna fartyg. Om förbud mot s. k. dumpning från fartyg eller annat transportmedel av last som utgör avfall föreskrivs i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning i vatten. Ett regionalt avtal om reglering av dumpning från fartyg och luftfartyg i Nordostatlanten har nyligen undertecknats i Oslo.

Inom IMCO pågår f. n. undersökningar om lämpliga åtgärder i fråga om bl. a. köksavfall och toalettavfall från fartyg. Avsikten är att bestämmelser även om sådant avfall från fartygs drift som ej är olja skall tas in i en ny konvention om åtgärder mot vattenförorening från fartyg som förbereds till IMCO:s konferens år 1973 om havsföroreningar.

I Sverige har frågan om toalettavfall från fartyg behandlats av riksdagen bl. a. i en skrivelse år 1970 och av statens naturvårdsverk i en skrivelse den 17 maj 1971. En uppgift för den år 1970 tillsatta fritidsbåtutredningen (Jo 1970: 33) är att föreslå åtgärder i fråga om toalettavfall från fritidsbåtar.

Riksdagen stryker under vikten av att internationella överenskommelser på området träffas i fråga om passagerar-, last- och fiskefartyg. Med hänsyn till att föroreningsläget inom många vattenområden inger oro, bör emellertid svenska åtgärder vidtas redan nu. Goda tekniska lösningar synes numera finnas för att behålla toalettavfall ombord på fartyg under önskvärd tid. En översyn av 1956 års lagstiftning bör övervägas, anser riksdagen.

Statens naturvårdsverk anför att utsläpp av toalettavfall från fartyg ute till havs på betryggande avstånd från land inte utgör något allvarligt problem från allmän föroreningssynpunkt. Inte minst från estetisk synpunkt blir olägenheterna emellertid framträdande vid hårt trafikerade farleder inomskärs och nära badstränder. Avfall kan samlas i slutna tank ombord och senare tömmas i vattnet ute till havs eller helst tas om hand i land. I småbåtshamnar torde det enligt verket inte vara svårt att ordna för mottagning av toalettavfall. Sådana anordningar kan delvis finansieras inom ramen för statsbidraget till idrott och friluftsliv. För handelssjöfarten fordras däremot ingående tekniska och ekonomiska överväganden om hur mottagningsanordningar skall utformas och finansieras. Utsläpp till havs torde därför få tolereras under en ganska lång övergångstid. Åtgärder i fråga om toalettavfall från fartyg måste enligt verket genomföras stegvis. Kungl. Maj:t bör uppdra åt berörda myndigheter att komma in med förslag i frågan jämte ett tidsprogram. Kungl. Maj:t bör därefter bedöma behovet och möjligheterna att genomföra en fullmaktslagstiftning som tillåter föreskrifter om utrustningsanordningar på olika slag av fartyg, mottagningsanordningar i hamnar och förbud mot utsläpp i särskilda vattenområden.

Remissinstanserna delar statens naturvårdsverks uppfattning att en översyn bör göras av den lagstiftning som reglerar frågan om utsläpp av toalettavfall och att olika lösningar bör sökas i fråga om skilda slag av fartyg och vattenområden. I ett par remissvar framhålls att hänsyn måste tas till de ekonomiska följderna för svensk sjöfart och att, som även riksdagen har påpekat, blivande regler måste gälla för både svenska och utländska fartyg.

I fråga om fritidsbåtarna bör enligt de flesta remissinstanserna fritidsbåtutredningens ställningstagande avvaktas.

Ett uttalande av statens naturvårdsverk att omedelbara åtgärder inte är lika angelägna för fiskefartyg som för fritidsbåtar lämnas utan erinran av remissinstanserna. Sålunda anser fiskeristyrelsen, att det t. v. är

tillräckligt med förbud mot eller avrådan från toalettavfallsutsläpp från fiskebåtar inom vissa begränsade områden vid kusten.

Chefen för marinen framhåller att det inte är möjligt att generellt föreskriva att örlogsfartygen skall förses med slutna toalettssystem. Enligt en annan remissinstans bör frågan för dessa fartygs del lösas särskilt och inte bli föremål för allmän lagstiftning.

Såvitt avser passagerarfartyg, färjor och liknande fartyg delar remissinstanserna statens naturvårdsverks åsikt att åtgärder i fråga om toalettanordningar är brådskande och att för tiden till dess en allmän internationell överenskommelse gäller, förhandlingar i frågan bör föras med våra grannländer vid Östersjön och Nordsjön.

Remissinstanserna har ingen erinran mot statens naturvårdsverks uppfattning att åtgärder i fråga om lastfartyg bör bygga på en allmän internationell överenskommelse.

Mottagningsanläggningar och avloppsreningsverk bör planeras så, att de finns i hamnar när krav ställs på uppsamlingsanordningar ombord på fartygen, anser sjöfartsverket och länsstyrelsen i Malmöhus län. I ett remissvar anförs att kostnaderna för att ta hand om toalettavfall från fartyg med slutet system kommer att bli mycket höga.

Statens naturvårdsverks förslag om frågans vidare behandling godtas av de flesta remissmyndigheterna. En remissinstans anser att verkets förberedelsearbete kan läggas till grund för föreskrifter och att en fullmaktslagstiftning skyndar på utvecklingen. Ett par remissinstanser anser att resultatet av IMCO:s konferens år 1973 bör avvaktas innan svenska åtgärder vidtas. En isolerad svensk aktion skulle skapa problem för sjöfarten och hamnarna. Sjöfartsverket påpekar emellertid att övergångsbestämmelser kan föreskrivas som ger fartygsägare och hamnmyndigheter tid att vidta åtgärder.

I 1956 års lag finns således en bestämmelse som gör det möjligt för Kungl. Maj:t eller annan myndighet att meddela föreskrifter för att förebygga att vattenområde inom Sveriges sjöterritorium förorenas genom sådant avfall från fartyg som inte är olja. Föreskrifter har, som jag nyss nämnde, meddelats om förbud mot utsläpp av vissa avfall, och reglerna gör det möjligt att meddela föreskrifter även om toalettavfall. Det är nu alltså fråga om huruvida lagstiftningen bör utvidgas. Vidare är av särskilt intresse, i vilken utsträckning åtgärder enligt lagstiftningen kan och bör vidtas inom den närmaste tiden.

Allmänt vill jag slå fast att skyddet av våra vatten är en mycket angelägen uppgift. Vi bör därför vidta de skyddsåtgärder som är möjliga och rimliga med hänsyn till bl. a. ekonomiska och tekniska betingelser. Det är härvid att märka att många nybyggda större passagerarfartyg numera utrustas med anläggningar som samlar upp toalettavfall och att tekniska

lösningar nu finns även för utrustning ombord på andra fartyg och för mottagningsanordningar i land.

När den till 1973 års IMCO-konferens planerade internationella konventionen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg blir tillämplig, kommer svenska bestämmelser att behövas som gäller även utanför vårt sjöterritorium. Även dessförinnan kan behov av sådana föreskrifter uppkomma. Genom bilaterala överenskommelser eller genom regionala avtal kan enighet uppnås om åtgärder mot vattenförorening genom sådant avfall som nu är i fråga. Vi bör då ha lagliga möjligheter att snabbt meddela de föreskrifter som behövs. Det gällande bemyndigandet bör därför redan nu utvidgas till att omfatta även det fria havet. Föreskrifter bör kunna ges för både svenska och utländska fartyg. Möjligheterna för svensk myndighet att ingripa om utländskt fartyg bryter mot föreskrifterna är emellertid alltid beroende av folkrättens regler.

För att förbud mot utsläpp av vissa avfall, t. ex. toalettavfall och köksavfall, skall kunna efterlevas ombord på fartyg som gör resor som inte är mycket korta, fordras att fartyget skall vara försett med utrustning för att behålla avfallet. I likhet med vad som gäller för oljeskyddet bör Kungl. Maj:t eller fackmyndighet kunna meddela föreskrifter om utrustning ombord på fartyg.

Vissa fartyg som inte har föreskriven utrustning för att förebygga vattenförorening genom olja får enligt föreskrift i 1956 års lag inte nyttjas till sjöfart. När det gäller toalettavfall m. m. bör lagen inte innehålla något allmänt förbud för fartyg att nyttjas till sjöfart om utrustningsföreskrifterna inte är uppfyllda. I stället bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kunna föreskriva sådant förbud i de fall då det är påkallat.

Straffbestämmelser bör ges i samma mån som i fråga om förorening genom olja.

Genom att bemyndiganden lämnas för Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela föreskrifter, kan sådana på ett snabbt och smidigt sätt meddelas i takt med vad som är påkallat och lämpligt med hänsyn till utvecklingen. Ett fullständigt regelsystem kan inte ges omedelbart på detta område. I stället får, som statens naturvårdsverk framhåller, åtgärder vidtas stegvis. Som en första åtgärd kan förbud mot eller rekommendationer i fråga om utsläpp av toalettavfall inom begränsade vattenområden som är särskilt känsliga komma i fråga redan nu. Det bör i första hand ankomma på statens naturvårdsverk att till Kungl. Maj:t anmäla behov av åtgärder på förevarande område.

Frågan om särskilda föreskrifter för fritidsbåtar får tas upp efter förslag av fritidsbåtutredningen. När det gäller passagerarfartyg och färjor bör sjöfartsverket, efter samråd med bl. a. statens naturvårdsverk och genom kontakt med vederbörande myndigheter i länder med vilka vi har

samtrafik, snarast försöka få till stånd lämpliga arrangemang. För lastfartygens och fiskefartygens del torde i avvaktan på en internationell konvention huvudsakligen endast rekommendationer böra ges. Även i detta hänseende bör ansvaret i första hand ligga på sjöfartsverket. I fråga om fiskefartygen bör samråd äga rum med framför andra fiskeristyrelsen. Föreskrifter i fråga om örlogsfartygen bör åtminstone tills vidare meddelas särskilt av chefen för marinen.

För att ett förbud mot utsläpp av köksavfall och toalettavfall skall kunna efterlevas fordras inte bara att fartygen är försedda med utrustning för att förvara avfallet. När fartyget kommer i hamn, måste avfallet kunna tas om hand och forslas bort. Det avfall det här är fråga om är att hänföra till avfall som är jämförligt med hushållsavfall. Det innebär att avfallet omfattas av det kommunala renhållningsmonopolet och att kommunen således enligt kommunala renhållningslagen (1970: 892) är skyldig att forsla bort avfallet. Under vissa förutsättningar kan länsstyrelsen medge undantag från denna skyldighet. I fråga om köksavfallet föreligger enligt statens naturvårdsverk inga praktiska svårigheter att hämta avfallet på samma sätt som annars sker inom kommunerna. När det gäller köksavfallet finns f. ö., enligt uppgift av naturvårdsverket, en serviceapparat redan uppbyggd i många hamnar. Det är angeläget att även toalettavfall kan tas om hand så enkelt som möjligt och att omhändertagandet kan ingå som ett led i den kommunala uppsamlingsorganisationen. Det ankommer på statens naturvårdsverk, som svarar för frågor bl. a. rörande renhållningen utomhus, att i samråd med bl. a. kommunerna och sjöfartsverket medverka till en planering när det gäller utbyggnaden av en organisation för omhändertagandet av det avfall som nu är i fråga. Statens naturvårdsverk kan vidare, i samråd med bl. a. socialstyrelsen, utarbeta råd och anvisningar beträffande hanteringen av avfallet i fråga.

I 2 § lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten bör en redaktionell jämkning göras med anledning av att 1956 års lag ersätts av en ny lag.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
2. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
3. lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten.

Utformningen av lagförslagen under 1 och 2 behandlas i följande avsnitt.

#### 4. Förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

##### Förbud mot förorening från fartyg

Under denna rubrik finns föreskrifter om utsläpp av olja från fartyg samt bemyndiganden för Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela föreskrifter för att förebygga förorening från fartyg genom avfall från fartygs drift. Jag hänvisar till vad jag tidigare har anfört om lagstiftning med anledning av ändringarna i oljeskyddskonventionen och om toalettavfall och annat avfall från fartygs drift som ej är olja.

##### 1 §

Paragrafen motsvarar närmast 1 § första och andra styckena samt del av 10 § i gällande lag.

Den nuvarande lagen föreskriver i 1 § första stycket i fråga om vattenområde som är svenskt territorium, att olja inte får tömmas ut och att utflöde av olja skall förhindras i den mån det är möjligt. I andra stycket bemyndigas Kungl. Maj:t att för annat vattenområde bestämma att motsvarande regler skall gälla i fråga om svenska tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton eller i fråga om vissa slag av sådana fartyg. 10 § bemyndigar Kungl. Maj:t att meddela bestämmelser enligt 1 § andra stycket även med avseende på mindre fartyg, om det är skäligt med hänsyn till fartygens storlek och användning och till det slag av drivmedel som används på fartyget. Kungl. Maj:t har i tillämpningskungörelsen meddelat bestämmelser med stöd av båda bemyndigandena.

##### *Sjöfartsverket*

Konstruktionen att Kungl. Maj:t får förordna om tillämpning av förbudsbestämmelser i fråga om vattenområde utanför svenskt territorium torde ha sin grund bl. a. i det förhållandet, att konventionens nuvarande tillämpningsområde, som regleras i annex A till konventionen, i flera fall har gjorts beroende av vederbörande strandstats ratifikation av konventionen, anför sjöfartsverket. Med den nya lydelsen av konventionen görs inga geografiska begränsningar i fråga om konventionens tillämpning. Det synes därför naturligt att även den svenska lagen görs direkt tillämplig inom alla vattenområden. I fråga om vattenområde utanför det svenska sjöterritoriet kan dock lagen göras tillämplig endast på svenska fartyg.

##### *Remissyttranden*

*Chefen för marinen* anför att det i detta sammanhang är en betydande nackdel att det svenska sjöterritoriet har en bredd av endast fyra sjömil. Även om vårt land inte har anslutit sig till 1958 års kon-

vention om territorialhavet och tilläggszonen, bör möjligheten prövas att med stöd av nämnda konvention utöka området för svensk jurisdiktion i fråga om oljeskydd m. m. till att omfatta en "tilläggszon" om tolv sjömilns bredd utanför de baslinjer från vilka territorialhavet räknas. *Överbefälhavaren* har inte något att erinra mot detta förslag. *General-tullstyrelsen* tillfogar att med ett sålunda utökat jurisdiktionsområde en från bevakningssynpunkt lämplig överensstämmelse skulle nås med den på västkusten gällande fiskegränsen och den i Östersjön gällande gränsen för tullkontroll enligt 1926 års s. k. Helsingforskonvention.

#### *Departementschefen*

I överensstämmelse med uttryckssättet i lagen (1966: 374) om Sveriges sjöterritorium används i de nya föreskrifterna uttrycket Sveriges sjöterritorium i stället för vattenområde som utgör svenskt territorium och uttrycket det fria havet i stället för annat vattenområde. Den senare ändringen medför den förbättringen, att lagen inte ger sken av att reglera förhållandena inom annat lands sjöterritorium.

Första stycket svarar sakligt mot samma stycke i gällande lag. Inom Sveriges sjöterritorium förbjuds alltså uttömning av olja från fartyg, medan utflöde av olja skall förhindras så långt det är möjligt. Med uttömning förstås att olja kommer ut från fartyg som en direkt följd av en mänsklig handling eller underlåtenhet, avsiktlig eller oavsiktlig. Med utflöde avses andra fall då olja kommer ut från fartyg. Sålunda kan en uttömning av olja bero på t. ex. att en ombordanställd för sent stänger en kran när en settlingstank töms. Orsaken till ett utflöde kan vara t. ex. att utrustningen ombord går sönder eller att fartyget av någon orsak skadas så att olja rinner ut.

Genom konventionsändringen blir konventionen tillämplig inom alla vattenområden. Tillämpligheten inom visst område, s. k. förbjuden zon, blir således inte som nu beroende av att en strandstat ratificerar konventionen. Som sjöfartsverket föreslår bör det därför direkt i andra stycket anges att oljeförbudet gäller även på det fria havet.

Ju längre ut från vår kust vi sträcker vår överhöghet, på desto större vattenområden får våra myndigheter naturligtvis befogenhet att ingripa. Att ensidigt utvidga vår överhöghet till att omfatta vattenområden utanför nuvarande territorialgräns på det sätt som ett par remissinstanser föreslår, vill jag emellertid inte förorda. Sverige har på det internationella planet konsekvent hävdats att åtgärder av sådan natur bör vidtas i internationell samverkan och inte beslutas ensidigt. I sammanhanget vill jag också erinra om att FN:s generalförsamling har beslutat att en internationell havsrättskonferens skall hållas inom en nära framtid, vid vilken bl. a. territorialhavsbredden och därmed sammanhängande frågor skall behandlas. Jag förordar emellertid en annan, mera begränsad utvidgning av lagens geografiska tillämpningsområde.

Varje stat har överhöghet över sitt sjöterritorium. Svensk myndighet kan sålunda ingripa så snart något fartyg — svenskt eller utländskt — i strid med konventionen släpper ut olja på vårt sjöterritorium. Sker oljeutsläpp däremot på det fria havet kan ingripande inte göras mot fartyg som för annan stats flagga. Svensk myndighet kan där utöva sådan makt bara mot svenska fartyg. Detta innebär emellertid inte att en stat är hindrad att lagstifta om förbud mot oljeutsläpp på det fria havet och att i viss utsträckning beivra överträdelse av ett sådant förbud.

Samhällets starka intresse av att hindra oljeutsläpp i strid med konventionens bestämmelser bör föranleda att den svenska lagstiftningen på området ges ett vidare geografiskt tillämpningsområde än den har f. n. Bestämmelsen i paragrafens andra stycke i fråga om det fria havet, dvs. det vattenområde som inte utgör något lands sjöterritorium, bör därför utformas så att det gäller även andra fartyg än svenska. Utanför vårt sjöterritorium bör lagregeln emellertid liksom f. n. gälla endast sådana fartyg på vilka konventionen är tillämplig, dvs. tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton. I fråga om brott mot lagen som begås på det fria havet kommer enligt 2 kap. brottsbalken svensk domsrätt därigenom att föreligga om brottet har begåtts på svenskt fartyg men också i annat fall om brottet har begåtts av svensk medborgare eller av utlänning med hemvist i Sverige. Domsrätt kommer under vissa förutsättningar att föreligga också när annan utlänning har begått brottet. I vissa fall kan således ett oljeutsläpp i strid med konventionens bestämmelser även från ett fartyg som inte för konventionsstats flagga beivras vid svensk domstol fastän utsläppet har skett utanför Sveriges sjöterritorium. Av artiklarna VI och X i konventionen framgår att frågan om beivrande av olovligt oljeutsläpp från fartyg som hör hemma i konventionsstat vanligen skall prövas i fartygets hemland. Det kan emellertid finnas fall då det är lämpligare att åtal väcks i Sverige, t. ex. om gärningsmannen finns här och den utsläppta oljan har skadat eller hotat svenskt territorium.

Tredje stycket innebär liksom 10 § i gällande lag, att Kungl. Maj:t bemyndigas föreskriva att regeln i 1 § andra stycket skall tillämpas även på mindre fartyg än dem som konventionen är tillämplig på. Konventionen förutsätter i artikel II att de fördragsslutande staternas regeringar vidtar nödvändiga åtgärder för att tillämpa konventionens krav även på mindre fartyg i den mån det är rimligt och möjligt. I linje med vad jag har anfört till andra stycket förordar jag att bemyndigandet i tredje stycket avser alla fartyg och inte enbart de svenska.

## 2 §

Paragrafen svarar närmast mot 2 § och del av 3 § i gällande lag. Nuvarande 2 § medger undantag från förbud att tömma ut olja från fartyg.

Undantaget avser oljehaltigt slagvatten samt bottensats som består av rester från rening av brännolja eller smörjolja. Enligt gällande 3 § får Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer meddela föreskrifter för visst svenskt vattenområde för att förebygga att vattnet förorenas genom uttömning som avses i 2 §.

#### *Sjöfartsverket*

Undantagen från förbudet mot uttömning av olja från fartyg konstrueras genom konventionsändringen på ett nytt sätt. Även i lagen bör undantagen formuleras om så som skett i konventionen. Sålunda föreslår sjöfartsverket följande undantag från förbudet att tömma ut olja.

Annat fartyg än tankfartyg får tömma ut oljehaltig blandning under förutsättning att fartyget är under gång, att blandningen aldrig töms ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per sjömil som fartyget tillryggalägger, att blandningen inte innehåller mer än en tiotusendel olja och att uttömningen sker så långt från land som omständigheterna medger.

Tankfartyg får tömma ut olja eller oljehaltig blandning under förutsättning att fartyget är under gång, att oljan eller blandningen aldrig töms ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per sjömil som fartyget tillryggalägger, att den sammanlagda mängden olja som töms ut under en barlastresa inte överstiger en femtontusendel av fartygets dödvikt och att fartyget befinner sig minst 50 sjömil från land.

Av de tidigare i lagen medgivna undantagen bör enligt sjöfartsverket en föreskrift behållas om rätt att tömma ut oljehaltigt slagvatten från mindre fartyg. Något hinder härför föreligger ej enligt konventionen, som ej är tillämplig på mindre fartyg. Dessa mindre fartyg, dvs. tankfartyg med en bruttodräktighet under 150 registerton och andra fartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton, är ej alltid utrustade med sådana anordningar att uppsamling av olja eller separering av slagvatten kan ske enligt konventionen. De är även undantagna från skyldigheten enligt gällande 4 § att ha sådana anordningar. Den oljemängd som kan komma att tömmas ut vid länsning av sådana fartyg är av naturliga skäl ringa. Från tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton bör oljehaltigt slagvatten få tömmas under de förutsättningar som verket har angett i fråga om oljehaltig blandning från annat fartyg än tankfartyg.

I den ändrade konventionen har ett särskilt undantag tagits in avseende uttömmande av vattenbarlast som förts i rengjord lasttank på tankfartyg. Detta undantag synes ha så ringa praktisk betydelse att särskild föreskrift därom inte är påkallad.

#### *Remissyttranden*

*Svenska hamnförbundet* ifrågasätter om inte mängden olja i blandning som får tömmas ut från annat fartyg än tankfartyg bör anges till

"mindre än" 100 delar på 1 000 000 delar blandning. Förbundet hänvisar till artikel III i konventionen.

*Sveriges redareförening* anser att den sammanlagda mängd olja som ett tankfartyg skall få tömma ut under en barlastresa bör få uppgå till en tiotusendel av fartygets dödvikt och att uttömning skall få ske minst 15 sjömil från land. *Handelskammaren i Göteborg* anför liknande synpunkter.

*Sveriges fartygsbefälsförening* påpekar i likhet med ett par andra remissinstanser att tankfartygen enligt konventionsändringen får tömma ut olja 50 sjömil från land och att sådan tömning med andra ord är tillåten i vissa delar av Östersjön och Nordsjön där förbud nu gäller.

Enligt *generaltullstyrelsen* bör direkt i lagstiftningen införas ett allmänt förbud mot förorenande utsläpp inom Sveriges sjöterritorium. Lagens förbud i fråga om olja kompletteras nu med förbud som meddelas av länsstyrelserna i kustlänen. Ett allmänt förbud torde få en helt annan tyngd om det tas in i lagen eller tillämpningskungörelsen.

#### *Departementschefen*

Undantagen från förbudet att tömma ut olja från fartyg bör anpassas till det innehåll som undantagen fått genom konventionsändringen. I huvudsak förordar jag sjöfartsverkets förslag till ny lagtext.

Att fartyget skall vara under gång innebär, som jag nämnde, i detta sammanhang att fartyget inte får ligga stilla eller cirkulera på en plats.

Som en av förutsättningarna för uttömning från torrlastfartyg anges i förslaget att oljan utgör mindre än en tiotusendel av den oljehaltiga blandningen.

Med uttrycket momentan oljeuttömningshastighet förstås enligt konventionen oljeuttömningshastigheten i liter per timme vid vilket tillfälle som helst, dividerad med fartygets fart i knop vid samma tillfälle. Enligt artikel III får den momentana uttömningshastigheten inte överstiga 60 liter per sjömil som fartyget tillryggalägger. I lagtexten uttrycks detta med att oljeblandning aldrig, dvs. inte vid något tillfälle, får tömmas ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per sjömil som fartyget tillryggalägger.

Slagvatten från utrymme för framdrivningsmaskineri i tankfartyg får enligt förslaget tömmas under samma förutsättningar som gäller för olja från torrlastfartyg.

Med hänsyn till den konventionsändring år 1971 som avser att särskilt skydda Stora Barriärrevet föreskrivs att oljeuttömning från torrlastfartyg skall ske så långt från närmaste land som omständigheterna medger. För tankfartygens del finns uttrycket från närmaste land i föreskriften att oljeuttömning inte får ske om inte fartyget befinner sig minst 50 sjömil från närmaste land. I paragrafens andra stycke sägs att avstånd från närmaste land skall räknas från baslinjen, om inte Kungl. Maj:t före-

skriver annat. Kungl. Maj:t kan därigenom ge särregler för Stora Barriärrevet och andra områden som kan komma att ges särskilt internationellt skydd.

Gällande lag anger i 2 § undantag från förbud mot oljeutsläpp. För att kunna läsa ut att undantagsreglerna inte är tillämpliga inom så gott som hela Sveriges sjöterritorium måste man gå till de olika länsstyrelsebeslut som har meddelats med stöd av 3 § och tillämpningskungörelsen. I förslaget anges i stället direkt i 2 § att undantagen gäller endast på det fria havet. Särskilda länsstyrelsebeslut i detta hänseende behövs därför inte enligt förslaget.

Genom hänvisning till 1 § andra stycket gäller undantagen endast fartyg som konventionen är tillämplig på. I fråga om de mindre fartyg som konventionen inte är tillämplig på kan Kungl. Maj:t föreskriva undantag, i den mån Kungl. Maj:t utnyttjar bemyndigandet i 1 § tredje stycket att förbjuda oljeutsläpp på det fria havet från sådana fartyg.

Tankfartyg får enligt de nya bestämmelserna tömma oljehaltig blandning på ett avstånd av minst 50 sjömil från land. Som en remissinstans har påpekat, innebär detta att tankfartyg får tömma sådan blandning inom delar av Östersjön och Nordsjön. Rätten till utsläpp av olja från tankfartyg är emellertid i vissa hänseenden mer begränsad enligt de nya reglerna än enligt de nuvarande. Den nuvarande rätten att tömma bottenavfall av rester från rening av brännolja eller smörjolja upphör i enlighet med konventionsändringen. Slagvatten som förorenats av smörjolja från maskinutrymme får i dag tömmas utan inskränkning. De nya reglerna begränsar den rätten genom bestämmelsen om högsta tillåtna oljekoncentration. Vidare gäller att fartyget skall vara under gång och att den momentana uttömningshastigheten inte får överstiga 60 liter olja per sjömil. I fråga om annan olja från tankfartyg gäller inte det särskilda kravet på högsta oljekoncentration men i stället, förutom övriga nämnda krav, att den sammanlagda mängd olja som töms ut under en barlastresa inte får överstiga en femtontusendel av fartygets lastförmåga. Utsläppen består väsentligen av barlastvatten från tank som tidigare har innehållit olja. Utsläpp av oljeblandat barlastvatten förekommer så gott som enbart när ett tankfartyg går för att hämta ny last. Sådan last hämtas huvudsakligen i hamnar långt borta från Östersjön och Nordsjön. Tankrengöring till sjöss är en tämligen tidskrävande procedur. Den kan i regel inte avslutas förrän fartyget har kommit långt från den hamn där oljan har lossats. Behovet för tankfartyg att tömma oljeblandat vatten i Östersjön eller Nordsjön är därför inte stort. Lagenliga utsläpp som ändå görs blir så små och så utspridda, att de kan leda till förorening av någon betydelse endast i starkt trafikerade vatten. Jag har därför inte för avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att för de svenska tankfartygen införa särregler i fråga om de nämnda områdena i Östersjön och Nordsjön. Jag vill i detta sammanhang även hänvisa till vad jag till frå-

gan om lagstiftning med anledning av ändringarna i oljeskyddskonventionen har anfört om 1962 års särskilda förbud.

### 3 §

Paragrafen motsvarar närmast 1 § tredje stycket i gällande lag.

Med huvudsakligen redaktionella jämkningar jämfört med den nuvarande bestämmelsen föreskrivs i 3 § att Kungl. Maj:t närmare anger vad som förstås med olja. Vidare sägs, i överensstämmelse med en ändring i konventionen, att med oljehaltig blandning avses varje blandning som innehåller olja oavsett oljekoncentrationen.

### 4 §

Paragrafen kan jämföras med den del av gällande 3 § som bemyndigar Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att för visst svenskt vattenområde meddela bestämmelser för att förebygga att vattnet förorenas genom sådant avfall från fartyg som inte är olja.

I förslaget sägs att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer får meddela bestämmelser för att förebygga att vattnet förorenas genom annat avfall som härrör från fartygs drift än olja. Med uttrycket fartygs drift avses här fartygs normala användning. Liksom f. n. medger regeln att föreskrifter meddelas inte bara om avfall från fartygs framdrivning utan även om t. ex. sopor, toalettavfall och avfall från annan last än olja i lagens mening.

Bemyndigandet är inte inskränkt till att gälla enbart viss del av Sveriges sjöterritorium. Avsikten är att föreskrifter skall kunna meddelas för både Sveriges sjöterritorium och det fria havet.

### Fartygs utrustning m. m.

Under denna rubrik finns föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och certifikat och i anslutning därtill om förbud att använda fartyg generellt eller inom del av sjöterritoriet. Vidare talas om rätten att föra vatten i bränsletank.

### 5 §

Paragrafen kan jämföras med gällande 4 § första och andra styckena, som säger att svenskt fartyg som konventionen är tillämplig på skall vara utrustat med t. ex. kofferdammar eller oljeavskiljare enligt föreskrifter av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer och vidare att svenskt torrlastfartyg inte får föra vatten i bränsletank, om det inte är utrustat med oljeavskiljare enligt samma slag av föreskrifter. Enligt gällande 10 § får Kungl. Maj:t förordna att förstnämnda krav skall gälla även mindre fartyg än dem som konventionen är tillämplig på.

Bestämmelserna behöver byggas ut med hänsyn till de nya konventionsreglerna om begränsning och arrangemang av oljelasttankar och om certifikat som rör sådana tankar. Det kommer vidare, sannolikt inom en ganska snar framtid, att behövas föreskrifter om utrustning ombord med hänsyn till annat än olja, t. ex. farliga kemikalier och toalettavfall. Med hänsyn till lagstiftningspraxis i fråga om föreskrifter av teknisk natur och för att föreskrifterna snabbt skall kunna anpassas till behovet och till den tekniska utvecklingen, förordar jag att föreskrifter meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

I förslaget 5 § föreskrivs att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer får meddela föreskrifter om fartygs konstruktion och utrustning för att förebygga eller begränsa vattenförorening och om certifikat som visar att föreskrifterna är uppfyllda.

#### 6 §

En del av paragrafens första stycke täcker del av gällande 4 § första stycket. I övrigt innehåller paragrafen nya föreskrifter.

Enligt gällande 4 § första stycket får svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton ej användas till sjöfart, om inte fartyget är utrustat med antingen anordningar som förebygger att beständig brännolja flödar ut i fartyget eller med inrättning som hindrar vattenförorening genom oljehaltigt slagvatten.

*Sjöfartsverket* föreslår att bestämmelsen i enlighet med motsvarande konventionsändring år 1969 vidgas att avse all olja och ej bara beständig brännolja. Med anledning av 1971 års konventionsändringar bör lagen vidare föreskriva rätt att avvisa utländskt tankfartyg som saknar föreskrivet certifikat i fråga om konstruktion och utrustning.

Enligt *Svenska sjöfolksförbundet* bör tankfartyg utan certifikat förbjudas att anlöpa inte bara hamn, lastplats eller terminal utan även inomskärs vattenområden.

Lagen innehåller i dag direkta förbud mot att använda fartyg vars utrustning inte uppfyller föreskrivna fordringar. Därutöver behövs med anledning av 1971 års ändringar i konventionen föreskrifter om förbud i vissa fall för utländskt tankfartyg att användas eller att anlöpa eller ligga i svensk hamn eller terminal. Som jag nämnde vid 5 § kan regler också behövas om förbud att använda fartyg som inte är utrustat enligt kommande föreskrifter som syftar till att förebygga förorening genom annat avfall än olja. 6 § i förslaget ger Kungl. Maj:t befogenhet att föreskriva att svenskt fartyg inte får användas till sjöfart, om det inte är konstruerat eller utrustat enligt föreskrifter därom eller om det saknar certifikat. Ordet sjöfart används här i vid bemärkelse. I den franska

konventionstexten används ordet "naviguer", alltså segla, fara till sjöss. Vidare bemyndigas Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att föreskriva att fartyg inte får anlöpa eller uppehålla sig inom del av Sveriges sjöterritorium eller lastnings- eller lossningsplats till sjöss som står under svensk kontroll, om fartyget saknar certifikat.

#### 7 §

Paragrafen kan jämföras med gällande 4 § andra stycket, som föreskriver att svenskt torrlastfartyg inte får föra vatten i bränsletank, om fartyget inte är utrustat med föreskriven oljeavskiljare.

Enligt artikel VII mom. 2 i konventionen skall barlastvatten i bränsletank om möjligt undvikas.

I den mån det är möjligt bör den nuvarande svenska regeln utvidgas och skärpas. 7 § i förslaget säger därför att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer får föreskriva att svenskt fartyg ej får föra vatten i bränsletank eller föreskriva villkor därför.

### **Oljedagbok**

#### 8 §

Paragrafen svarar mot gällande 6 § första stycket.

Enligt den gällande regeln skall oljedagbok föras på svenskt tankfartyg och även på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, om fartyget använder olja som bränsle för framdrivningen. Kungl. Maj:t får förordna att oljedagbok skall föras även i andra fall. Vidare meddelar Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer närmare föreskrifter om oljedagbok.

Ingen ändring föreslås i dessa regler. Detta innebär bl. a. att lagen inte behöver innehålla några regler om den nya utformningen av oljedagboken.

Enligt gällande regler skall oljedagbok bevaras minst två år efter dagen för senaste anteckning. Sjölagen föreskriver i 300 § att skeppsdagbok och maskindagbok skall förvaras minst tre år efter dess avslutning. Samma regel bör i detta hänseende gälla för dagbok enligt sjölagen och för oljedagbok. I förslaget föreskrivs därför att oljedagboken skall bevaras minst tre år.

### **Mottagningsstationer**

Under denna rubrik finns föreskrifter om anläggningar och anordningar för att ta emot oljerester och oljehaltig blandning från fartyg.

## 9 och 10 §§

Paragraferna motsvarar gällande 5 §. Förutom redaktionella jämförelser preciseras reglerna uttryckligen att gälla inte bara anläggningar utan även mindre anordningar och att förutom oljehaltig blandning avse även oljerester från fartyg. Liksom nu skall alltså i allmän hamn som Kungl. Maj:t bestämmer finnas sådan anläggning eller anordning. Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer meddelar närmare föreskrifter om sådan anläggning eller anordning. Vidare får Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer inrätta eller driva anläggning eller anordning på bekostnad av hamnens ägare, om han inte fullgör sina åligganden.

**Särskilda åtgärder mot förorening**

Under denna rubrik finns regler om befogenhet för myndighet att ingripa med förbud eller föreläggande, om olja eller något annat skadligt kommer ut eller skäligen kan befaras komma ut från fartyg. Även vissa verkställighetsföreskrifter ges.

## 11—14 §§

Paragraferna har ingen motsvarighet i gällande lag.

I fråga om dessa paragrafer hänvisar jag till vad jag har anfört om myndighets befogenhet att meddela förbud eller föreläggande. Därutöver vill jag redovisa följande.

*Sjöfartsverket*

Enligt sjöfartsverkets förslag får tillsynsmyndighet enligt lagen om säkerheten på fartyg meddela de förelägganden och förbud som är nödvändiga för att hindra uttömning eller utsläpp, när det skäligen kan befaras, att uttömning eller utsläpp av olja sker i strid mot 1956 års lag. Sådant beslut kan avse

1. förbud mot fartygs resa,
2. förbud att använda viss utrustning,
3. föreläggande för fartyg att ta viss färdväg,
4. föreläggande för fartyg att anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan upphållsplats,
5. föreläggande som gäller fartygets framförande eller drift,
6. föreläggande att vidta åtgärd för att hindra att olja flödar ut,
7. föreläggande att avbryta lastning, lossning eller bunkring.

Som exempel på situationer då de olika föreslagna åtgärderna kan komma i fråga nämner verket följande.

Förbud mot fartygs resa (1) bör kunna meddelas, om fartyget har skrovskador som kan vålla oljeläckage då fartyget kommer ut i rum sjö eller om den föreskrivna oljeavskiljande utrustningen inte är funktionsduglig.

Förbud att använda utrustning (2) bör komma i fråga om slang eller rörledning som används vid lastning eller lossning visar allvarliga brister.

Föreläggande för fartyg att begagna viss färdväg (3) bör övervägas, om risken för oljeskada är akut och eventuella bekämpningsåtgärder eller andra skadebegränsande eller förebyggande åtgärder lättare kan sättas i ett visst farvatten än i ett annat, t. ex. på grund av väderleksförhållanden och lokala förhållanden.

Föreläggande för fartyg att anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan plats (4) bör kunna meddelas när det är påkallat att dirigera ett skadat fartyg till plats där reparationsmöjligheter finns eller där åtgärder för att begränsa verkningarna av oljeutsläpp kan bli effektiva eller att dirigera fartyget bort från olycksplats.

Föreläggande i fråga om fartygs framförande eller drift (5) bör övervägas, när ett fartygs manöverförmåga är nedsatt. Föreläggande kan avse skyldighet att anlita bogserbåtar eller skyldighet att gå endast under dygnets ljusa timmar. I fråga om fartygs drift kan föreläggande att avlämna oljehaltigt slagvatten komma i fråga.

Föreläggande att vidta åtgärd för att hindra att olja flödar ut (6) bör kunna meddelas om skada uppkommit, t. ex. i skrovet, men också om brister i normal aktsamhet har iakttagits. I det senare fallet kan föreläggandet avse t. ex. att avloppsöppningar skall sättas igen eller att en dålig slang skall bytas.

Föreläggande att avbryta lastning, lossning eller bunkring (7) bör komma i fråga, om åtgärd enligt 6 inte kan ske utan dröjsmål, om förtöjningar är bristfälliga eller om hanteringen inte övervakas tillförlitligt på fartyget.

Flera förbud eller förelägganden kan ges samtidigt. När olika alternativ kan komma i fråga, bör det lämpligaste väljas.

Tillsynsmyndigheten får enligt verkets förslag låta verkställa arbetet eller åtgärden på bekostnad av redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, om någon underlåter att utföra arbete eller vidta åtgärd som åligger honom enligt beslutet och han inte efter tillsägelse genast eller inom föreskriven tid fullgör vad han har försummat eller han ej anträffas med förbudet eller föreläggandet.

Som exempel på fall då tillsynsmyndigheten bör kunna ingripa redan när det skäligen kan misstänkas att otillåtet oljeutsläpp kommer att ske anför verket det tidigare nämnda fallet med det utländska fartyget som hade olja i maskinrummets länsgruppar. I det fallet kunde förutses att oljan skulle tömmas ut på förbjudet område oavsett vilken uppfattning befälhavaren än gav till känna. Ett förbud för fartyget att avgå innan oljan avlägsnats, eventuellt i förening med föreläggande om vissa reparationer, hade bort kunna komma i fråga.

*Remissyttranden*

Enligt *polismyndigheten i Göteborg* kommer det i Göteborgs hamn ofta att bli fråga om föreläggande att täta spygatt eller att avbryta arbetet på grund av att det inte finns lämplig materiel ombord för tätningen.

Som exempel på fall då det är särskilt viktigt att föreläggande kan ges om viss färdväg nämner *oljeskyddsunionen* att en farled under rådande omständigheter är svårnavigabel och därför ej bör befaras av oljelastat fartyg.

*Havsfiskelaboratoriet* menar att fartyg även bör kunna förbjudas att ta viss färdväg. En sådan regel skulle ge ökat skydd åt havets levande resurser. Organismer inom ett område kan befinna sig i ett känsligt skede av sin utveckling, och detta kan motivera att området under en begränsad tid ej bör trafikeras av fartyg som kan befaras släppa ut olja.

Föreläggande enligt 3—5 bör enligt *Svenska sjöfolksförbundet* kunna komma i fråga i svenskt farvatten även för stora tankfartyg med tankstorlekar på upp till 50 000 m<sup>3</sup> för centertankar och 30 000 m<sup>3</sup> för vingtankar. Med hjälp av sådana förelägganden kan Sverige på ett annat sätt än i dag försäkra sig om att största möjliga försiktighet iakttas, så att risker för en oljekatastrof i svenska vatten i görligaste mån begränsas. Med hjälp av lagstiftningen kan då föreskrivas vilka hamnar större fartyg har rätt att trafikera, vilka farleder de därvid skall använda sig av samt lämpliga förhållningsregler under in- och utfart från dessa hamnar. Sådana föreskrifter bör meddelas så snart som möjligt.

*Generaltullstyrelsen* stryker under att beslut enligt paragrafen bör kunna ges när utflöde sker eller befaras ske i samband med olyckshändelse och även när beslut påkallas för att begränsa sådant utsläpp. Vidare bör föreläggande kunna ges för fartyg att läktra medförd olja eller delar därav liksom föreläggande att avbryta läktring, att anlita bärgningshjälp eller annan assistans eller att i övrigt vidta åtgärd för att hindra att olja flödar ut. Trafikreglering bör kunna ske vid oljebekämpning. Styrelsen stryker under att en förutsättning för att myndighet skall få låta verkställa arbete eller åtgärd på bekostnad av redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget bör vara inte att den beslutet riktar sig till ej kan delges beslutet utan att han ej anträffas med beslutet.

*Statens naturvårdsverk* ställer sig i princip positivt till sjöfartsverkets förslag men framhåller att lagen är tillämplig endast på vad som definieras som beständiga oljor. Det är olyckligt om rätten till ingripande mot fartyg vid risk för utflöde av förorening inom svenskt vattenområde begränsas till att gälla förorening genom beständig olja. Ett ingripande kan då inte göras exempelvis om ett fartyg lastat med tunn eldningsolja skadas. Det framstår därför som angeläget att möjligheterna till ingripande görs oberoende av föroreningens art, om direkt utflöde eller utsläpp inträffar eller kan befaras inträffa inom svenskt vattenområde.

*Sveriges fartygsbefälsförening* biträder i huvudsak sjöfartsverkets förslag. Verket har inskränkt sig till att framlägga ett förslag som visserligen innebär ett steg i rätt riktning men som inte berör kärnpunkterna. Föreningen kan inte frigöra sig från misstanken att huvudsaken har varit att utvidga straffområdet för befälhavaren. Förslaget är inte tillräckligt ingripande. Om det skäligen kan befaras att uttömning eller utflöde av olja kommer att ske från fartyg i strid mot lagen, bör sjöfartsverket besluta om förbud mot fartygets resa. Med en sådan utformning av lagtexten klargörs bäst hur allvarligt statsmakterna ser på vattenföroreningsfaran. Endast i undantagsfall bör föreläggande ifrågakomma.

*Chefen för marinen* anser att de av sjöfartsverket föreslagna ändringarna är önskvärda och tekniskt lämpliga för att minska riskerna för miljöpåverkan. Enligt tillämpningskungörelsen äger 1956 års lag utom 4 och 6 §§ tillämpning på svenska örlogsfartyg. Undantaget innebär att örlogsfartygen inte behöver vara utrustade med anordningar som hindrar utsläpp av beständig brännolja eller oljehaltigt slagvatten och inte heller behöver ha oljedagbok. Försvarets materielverk ser dock till, att örlogsfartygen förses med motsvarande anordningar i den mån det är möjligt. De av sjöfartsverket föreslagna föreskrifterna skulle kunna tolkas så, att sjöfartsverket får meddela föreläggande eller förbud även för örlogsfartyg. Eftersom materielverket har ansvaret för örlogsfartygens utrustning, synes det inte ändamålsenligt att sjöfartsverket tilläggs befogenheter i detta hänseende. Svenska örlogsfartyg bör därför undantas från reglerna och som en följd därav även från de straffbestämmelser som hör till reglerna.

*Oljeskyddsunionen* anser att det för tydlighetens skull bör anges i lagtexten att de fall som texten särskilt anger är av exemplifierande natur.

Enligt *Sjöassuradörernas förening* bör ett tillägg göras i paragrafen av innebörd att även andra krav från sjösäkerhetssynpunkt skall kunna ställas än sådana som i första hand syftar till att hindra oljeutsläpp.

#### *Departementschefen*

Enligt sjöfartsverkets förslag skall förbud eller föreläggande kunna meddelas endast i fråga om utsläpp av vad som brukar kallas beständig olja. Statens naturvårdsverk anser en sådan begränsning för snäv. Enligt min mening bör myndighet kunna ingripa oberoende av föreningens art om det från fartyg kommer ut något som är skadligt. Med stöd av det internationella arbete som pågår bl. a. inom IMCO för att fastställa vilka ämnen som skall anses skadliga i vatten bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer till ledning för tillämpningen meddela föreskrifter om vilka ämnen som skall anses skadliga. I enlighet härmed har 11 § första stycket utformats så, att förbud eller föreläggande kan meddelas när olja eller annat som är skadligt kommer ut eller skäligen kan befaras komma ut från fartyg. Regleringen gäller alltså inte

enbart olja och avfall som härrör från fartygs drift. Reglerna kan t. ex. bli tillämpliga även när utsläpp sker i strid med lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten. Så blir fallet om det som dumpas omfattas av sådana föreskrifter om vad som skall anses vara skadligt som meddelas enligt paragrafens sista stycke.

Till den uppräknning av olika slag av beslut som sjöfartsverket har föreslagit fogas i departementsförslaget bestämmelser om läktring av olja eller annat som är skadligt. Däremot nämns inte särskilt föreläggande om att fartyget skall anlita bärgningshjälp eller annan assistans. Sådan åtgärd innefattas redan i den punkt som talar om föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift. Uppräknningen av olika beslut slutar med att föreläggande kan meddelas om annan åtgärd än de nämnda för att hindra eller begränsa utsläpp. Därav framgår tydligare att de tidigare angivna punkterna är en exemplifiering. Varje åtgärd som beslutas skall vara påkallad och rimlig. Som jag tidigare har framhållit krävs en avvägning mellan olika intressen.

Med anledning av ett par remissuttalanden vill jag påpeka att de nu föreslagna bestämmelserna inte är avsedda att användas för allmän reglering av trafik med tankfartyg och andra fartyg. Bestämmelserna är avsedda att tillämpas endast om olja eller annat som är skadligt kommer ut eller skäligen befaras komma ut från fartyg. Andra möjligheter till trafikreglering finns emellertid. Som exempel kan nämnas att sjöfartsverket enligt 5 § sjötrafikförordningen (1962: 150) kan meddela föreskrifter som är påkallade från säkerhetssynpunkt och avser framförande av fartyg i farvatten som är trångt eller på annat sätt svårnavigabelt eller har intensiv trafik.

I fråga om den geografiska avgränsningen för reglernas tillämpning förordar jag att inga inskränkningar skrivs in i lagen. Reglerna är sålunda i princip tillämpliga såväl på vårt sjöterritorium som på det fria havet med de inskränkningar som följer av gällande folkrätt. Svensk myndighet kan f. n. i allmänhet inte ingripa mot utländskt fartyg på det fria havet. Rätten till oskadlig genomfart förhindrar vidare i princip ingripanden mot utländska fartyg på vårt territorialhav under förutsättning att deras genomfart inte stör lugnet, ordningen eller säkerheten i Sverige. Oljeutsläpp under genomfart som kan förorsaka nämnvärda skador i våra kustvatten kan utgöra grund för ingripande mot fartyg som färdas genom vårt territorialhav. På vårt inre vatten inskränker folkrätten inte möjligheterna att ingripa mot utländska fartyg med stöd av de föreslagna reglerna.

Jag vill i detta sammanhang nämna att vi står inför en omfattande omdaning och kodifiering av havsrätten. Den folkrättskonferens som FN:s generalförsamling har beslutat att inkalla avses sålunda få ett mycket vidsträckt mandat. Parallellt med detta arbete pågår, som jag

nyss nämnde, bl. a. inom IMCO ett omfattande arbete på att skapa allmänt giltiga regler om skadliga fartygsutsläpp.

År 1969 öppnades för undertecknande en konvention om ingripande på det fria havet vid oljeolyckor, den s. k. ingreppskonventionen. Enligt den konventionen får fördragsslutande stat vidta sådana åtgärder på det fria havet som är nödvändiga för att förebygga, minska eller undanröja allvarlig och betydande skada på dess kuster eller därtill knutna intressen, om skadan uppkommer av utsläpp eller hot om utsläpp av olja på havet till följd av sjöolyckor eller gärningar som har samband med en sådan olycka och om utsläppet skäligen väntas leda till allvarligare skador. Åtgärd får inte vidtas mot örlogsfartyg eller annat statsfartyg som brukas endast i statlig icke-kommersiell drift.

Konventionen har ännu inte trätt i kraft. Frågan om ratifikation av konventionen för Sveriges del avser jag föreslå Kungl. Maj:t att anmäla för riksdagen senare i år.

När ingreppskonventionen har trätt i kraft, kan den ge folkrättslig grund för ingripande enligt 11 § på det fria havet när det gäller utsläpp eller risk för utsläpp av olja från fartyg. Inom IMCO överväger man att utvidga ingreppskonventionen till att avse även annat som är skadligt än olja. Som en följd av att bestämmelsen inte innehåller några geografiska begränsningar kan sålunda 11 § i framtiden utgöra grundval också för ingripande mot utländska fartyg på det fria havet.

Jag vill erinra om att 26 § i princip från lagens tillämpning undantar alla statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, alltså bl. a. örlogsfartyg.

Andra stycket föreskriver att myndighet får låta verkställa beslutad åtgärd, om den inte blir vidtagen inom förelagd tid, om beslutet inte kan tillställas mottagaren utan dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet eller om i annat fall omedelbar åtgärd påkallas men inte kan väntas bli vidtagen.

Sannolikt behöver tvångsingripande göras endast i mycket få fall. I de flesta fall då någon åtgärd som avses i 11 § första stycket behöver vidtas kommer troligen befälhavaren eller redaren att själv ombesörja åtgärden utan att något myndighetsbeslut alls behöver meddelas. Om föreläggande måste meddelas t. ex. om att en rörledning ombord skall lagas eller att innehållet i länsgröpar skall tömmas i en tankbil i hamnen, kan föreläggandet kombineras med förbud för fartyget att lämna hamnen innan åtgärden har vidtagits. Så länge fartyget är i sådant skick att det kan användas till transport, synes enbart ett beslut av den nämnda typen vara tillräckligt för att ge snabba resultat. Om fartyget däremot inte kan användas för transport, t. ex. för att det har blivit allvarligt skadat vid en sjöolycka, kan det bli nödvändigt med tvångsingripande för att nød-

vändiga åtgärder inte skall underlåtas, t. ex. i avvaktan på resultatet av förhandlingar om bärgning.

Tvångsingripande sker på bekostnad av redaren eller ägaren. Om fartyget har redare, bör anspråken riktas mot honom. Det är att märka att befälhavaren genom sin ställning i allmänhet har viss fullmakt att företräda redaren.

Om fartyget är utländskt, kan svårigheter uppkomma för statsverket att få ut ersättning för tvångsingripande. Med hänsyn till bl. a. möjligheterna till kvarstad i redarens eller ägarens egendom finns det emellertid inte tillräckliga skäl att meddela särskilda exekutiva föreskrifter för fall som avses i 11 § andra stycket.

I tredje stycket bemyndigas Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela föreskrifter om vad som skall anses skadligt enligt första stycket. Vid bifall till lagförslaget avser jag att föreslå Kungl. Maj:t att uppdrä åt naturvårdsverket att föreslå närmare föreskrifter i ämnet efter samråd med bl. a. sjöfartsverket och tullverket och med beaktande av det internationella arbetet på området.

12—14 §§ har sina förebilder i 8 kap. 2 och 3 §§ lagen om säkerheten på fartyg.

Enligt 12 § skall beslut om förbud eller föreläggande innehålla uppgift om vilka åtgärder som skall vidtas och om tiden inom vilken åtgärderna skall vara vidtagna. Beslutet skall genast tillställas befälhavaren och redaren eller ägaren. I fråga om utländskt fartyg skall beslutet tillställas även vederbörande beskickning eller konsulat.

Förvaltningslagen (1971: 290) har regler om bl. a. när beslut skall innehålla motivering.

Beslut om förbud eller föreläggande bör rikta sig till redaren, om det finns redare för fartyget. Har ett försäkringsbolag övertagit äganderätten till fartyget, bör beslutet rikta sig till bolaget.

Enligt 13 § skall myndighet som har meddelat beslut om förbud mot fartygs resa genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndighet, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Myndigheterna vidtar de åtgärder som påkallas för att fartyget inte skall kunna fortsätta resan. Om förbudet gäller svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran lämna fartygets nationalitetshandling till svensk konsul.

14 § föreskriver att beslut om förbud eller föreläggande genast skall underställas sjösäkerhetsdirektören i sjöfartsverket för prövning, om beslutet har meddelats av någon annan.

Mycket stora kostnader kan åsamkas genom ett beslut som innebär att ett fartyg måste tas ur drift. Å andra sidan måste beslut enligt 11 § kunna meddelas snabbt av en befattningshavare på platsen, om det skall kunna få önskad effekt. Genom regler om snabb överprövning utan be-

gäran av part skapas de garantier som är möjliga mot långvariga, ogynnsamma verkningar av beslut som en särskilt kvalificerad befattningshavare vid prövning i efterhand finner böra upphävas.

### Tillsyn

Under denna rubrik finns föreskrifter om rätt att ta oljeprov från fartyg och om tillsyn i övrigt över efterlevnaden av lagens bestämmelser.

#### 15 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande lag. Förebilden är hämtad från ett förslag till finländsk lag om bekämpande av oljeskador förorsakade av fartyg.

För att undersöka varifrån förorenande olja har kommit får polismyndighet och myndighet, som får meddela förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket, ta oljeprov ombord på fartyg, om inte väsentlig olägenhet orsakas.

Ingripande mot utländskt fartyg med stöd av denna paragraf är underkastat samma allmänna folkrättsliga regler som ingripande enligt 11 §.

#### 16 §

Gällande 4 § tredje stycket säger att tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs utrustning utövas enligt lagen om säkerheten på fartyg.

Den nya regeln föreskriver att tillsyn över efterlevnaden av lagens bestämmelser om fartygs konstruktion och utrustning utövas enligt lagen om säkerheten på fartyg när det gäller fartyg som är föremål för regelbundna tillsynsförrättningar enligt den lagen. Regelbundna tillsynsförrättningar företas av sjöfartsverket och utomlands även av vissa svenska utlandsmyndigheter. Det synes lämpligt att vid sådana förrättningar kontroll sker även av att de utrustnings- och konstruktionsföreskrifter följs som syftar till att förebygga förorening från fartyg. Endast fartyg med en viss storlek undergår regelbundna tillsynsförrättningar. I fråga om utrustning på andra fartyg bestämmer Kungl. Maj:t tillsynsmyndighet med stöd av 18 §.

#### 17 §

Paragrafen svarar mot gällande 6 § andra och tredje styckena och handlar om kontroll av oljedagboken.

De nya formulär för oljedagbok som har utarbetats inom IMCO finner Svenska hamnförbundet vara ändamålsenliga. För att oljedagböckerna skall fylla sin funktion, måste de emellertid kontrolleras regelbundet, vilket f. n. inte sker. Tullverket har ålagts att svara för bekämpning

av oljeutsläpp. Det synes därför förbundet lämpligt, att tullverket åläggs att svara för granskningen av oljedagböckerna. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anför liknande synpunkter och tillägger att dagböckerna måste granskas både noggrant och ofta.

Redan enligt gällande lag får tullmyndighet liksom polismyndighet, tillsynsmyndighet enligt lagen om säkerheten på fartyg och lotsmyndighet ta del av oljedagboken. Rätten för svensk myndighet att ta del av oljedagbok gäller även i fråga om utländskt fartyg när det befinner sig i svensk hamn.

Genom 1969 års ändring i sjöfartsverkets organisation upphörde lots- och fyrstaten att vara självständig myndighet. Sjöfartsverket är nu lotsmyndighet. Verket är en av tillsynsmyndigheterna enligt lagen om säkerheten på fartyg och omfattas redan därigenom av lagens uppräknade myndigheter. Lotsmyndighet nämns därför inte särskilt i 17 §. I övrigt innebär den nya paragrafen i huvudsak ingen annan ändring än att Kungl. Maj:t bemyndigas att vid behov ge även annan myndighet befogenhet att kontrollera oljedagböckerna.

I fråga om utländska fartyg är befogenheten enligt lagen att ta del av oljedagboken inte inskränkt till fartyg från land som är anslutet till oljeskyddskonventionen. I praktiken kan regeln självfallet vara verkninglös i vissa fall, nämligen om fartygets hemland inte har föreskrifter om oljedagbok eller motsvarande anteckningar.

Rättegångsbalkens regler om beslag och husrannsakan kan vara tillämpliga i fråga om oljedagboken vid utredning om brott som avses i 21—24 §§.

För att kontrollen skall bli effektiv avser jag att föreslå Kungl. Maj:t att föreskriva, att sjöfartsverket efter samråd med övriga berörda svenska myndigheter meddelar anvisningar för kontrollen av oljedagböckerna. Jag förutsätter att myndigheterna samarbetar så, att de samlade kontrollåtgärderna blir effektiva och smidiga.

## 18 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande lag. Den föreskriver att tillsyn i övrigt över efterlevnaden av lagen och bestämmelser som meddelas med stöd av lagen åligger myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Som exempel på fall då paragrafen blir tillämplig vill jag nämna tillsynen över andra fartyg än dem som avses i 16 §.

## Besvär

Den gällande lagen har inga besvärregler. Förebilder till de föreslagna besvärreglerna finns i 11 kap. 1 och 3 §§ lagen om säkerheten på fartyg.

## 19 §

Till en början sägs i denna paragraf, att talan inte får föras mot sådant beslut om förbud eller föreläggande som skall underställas sjösäkerhetsdirektörens prövning. Skälet är att beslutet överprövas genom underställningen och att det inte är lämpligt att beslutet samtidigt prövas av besvärsmyndighet. Den som inte är nöjd med beslutet får alltså avvakta sjösäkerhetsdirektörens beslut. Han kan givetvis framföra synpunkter på ärendet hos sjösäkerhetsdirektören. Talan mot beslut av sjösäkerhetsdirektören förs enligt paragrafen hos kammarrätten.

Har myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet meddelat beslut enligt lagen i annan fråga än sådan som fordrar underställning, förs talan mot beslutet hos sjöfartsverket. Om sjöfartsverket eller annan central förvaltningsmyndighet har meddelat sådant beslut, förs talan mot beslutet hos Kungl. Maj:t.

## 20 §

Denna paragraf föreskriver att beslut enligt lagen länder till omedelbar efterrättelse, om inte annat föreskrivs i beslutet. Denna bestämmelse är av särskild betydelse för att göra förbud eller föreläggande enligt 11 § effektivt. I fråga om beslut som skall underställas sjösäkerhetsdirektören ges denne befogenhet att i samband med överprövning föreskriva att beslutet tills vidare inte skall gälla. Motsvarande befogenhet för besvärsmyndighet är inskriven i 13 § förvaltningslagen.

**Ansvarsbestämmelser m. m.**

Under denna rubrik finns straffbestämmelser och en regel om behörig domstol. I fråga om straffbestämmelserna hänvisar jag till vad jag anfört till lagförslagen i avsnitt 3. I övrigt vill jag anföra följande.

## 21 §

Paragrafen motsvarar närmast 7 § första stycket i gällande lag.

Enligt den gällande bestämmelsen döms den till böter eller fängelse i högst sex månader som i strid mot lagen tömmer ut olja eller underlåter att vidta åtgärd för att förhindra att olja flödar ut. Till samma straff döms den som bryter mot föreskrift om avfall som har meddelats med stöd av lagens 3 §.

I 21 § utvidgas straffskalan till böter eller fängelse i högst ett år. Den straffas som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 1 §, föreskrift enligt 4 § eller förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket.

När det gäller frågan vad som är straffbar gärning enligt 1 § på det fria havet, skall hänsyn tas till de undantag som föreskrivs i 2 § och till de föreskrifter som Kungl. Maj:t med stöd av 1 § tredje stycket kan

komma att meddela i fråga om mindre fartyg än dem som konventionen är tillämplig på.

Vid en bedömning huruvida någon har på ett straffbart sätt brutit mot 1 § kan viss ledning hämtas i t. ex. sjöfartsverkets handledning i fråga om åtgärder för att förebygga att vattnet förorenas genom olja från fartyg. Fall kan tänkas då gärningsmannen eller en medverkande kan få straffnedsättning på grund av beroendeställning eller lydnadsförhållande. Jämför 50 § sjömanslagen (1952: 530) samt 23 kap. 5 § och 24 kap. 6 § brottsbalken.

I fråga om brott mot 1 § föreskriver 21 § att straff inte skall dömas ut enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Som exempel på sådana fall vill jag nämna, att gärning som leder till att stora mängder olja kommer lös någon gång kan bli att bedöma som grov skadegörelse eller allmänfarlig ödeläggelse.

## 22 §

Paragrafen har ingen direkt motsvarighet i gällande lag. Den föreskriver ett särskilt tillsynsansvar. Befälhavaren eller den befälsperson till vilken befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av olja eller avfall döms till böter eller fängelse i högst ett år, om han brustit i den tillsyn som erfordras för att oljan eller avfallet inte skall komma ut i strid med lagstiftningen.

Befälhavaren kan uppdra åt olika befäl att svara för tillsynen inom olika sektorer av verksamheten på fartyget. Sålunda kan t. ex. en styrman ha ansvaret för olja som lastas medan maskinchefen svarar för olja som används för fartygets drift.

Genom att lagen talar om enbart befälhavaren och den befälsperson till vilken befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen, kan sådant befäl inte fritas sig från straffansvar genom att i sin tur överlåta ansvaret för tillsynen på annan.

Om befälhavaren inte har på ett klart sätt uppdragit åt annan att utöva tillsyn över hanteringen, har han själv ansvaret.

Paragrafen innebär en utvidgning och skärpning i förhållande till det medverkansansvar som följer av brottsbalkens regler.

## 23 §

Paragrafen svarar närmast mot gällande 7 § andra stycket. Enligt den nuvarande regeln döms befälhavaren till böter, om han åsidosätter förbudet mot att använda fartyg eller att föra vatten i bränsletank, om inte fartyget har föreskriven utrustning för att förebygga vattenförorening. Till böter döms befälhavaren också, om han bryter mot föreskrift i fråga om oljedagboken.

I överensstämmelse med vad jag anförde i avsnitt 3 är en bestämmel-

se intagen som föreskriver böter eller fängelse, om befälhavaren underlåter att föra oljedagbok enligt de föreskrifter som gäller därom eller för in felaktig uppgift.

Enligt förslaget döms vidare befälhavaren till böter om han bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 6 eller 7 §. I dessa paragrafer talas om förbud att använda fartyg, som inte är utrustat eller konstruerat eller har certifikat enligt meddelade föreskrifter eller som inte får anlöpa eller uppehålla sig inom del av Sveriges sjöterritorium. Vidare talas om begränsning av rätten att föra vatten i bränsletank. Straffbestämmelsen har således byggts ut med hänsyn till nya föreskrifter som har tagits in i lagen.

#### 24 §

Paragrafen svarar närmast mot gällande 7 § tredje stycket. Där sägs att fartygets redare döms som om han själv hade begått gärningen, om olja töms ut i strid mot lagen eller om de i 4 § nämnda förbuden mot att använda ofullständigt utrustade fartyg åsidosätts. Redaren döms endast om gärningen har skett med hans vetskap och vilja.

Enligt allmänna principer är brottsbalkens medverkansregler tillämpliga i fråga om brott enligt 21 eller 22 § eller 23 § första stycket. Dessa medverkansregler bör tillämpas i första hand. Det finns emellertid situationer i vilka brottsbalkens medverkansregler inte medger att straffansvar utkrävs i tillräcklig omfattning för att hos dem som ytterst bär ansvar för fartygs drift inskräpa vikten av att lagens regler följs. Som exempel vill jag nämna lagens förbud att använda fartyg som inte är utrustat enligt meddelade föreskrifter. I 24 § finns därför föreskrifter som täcker innehållet i den gällande regeln och som därutöver har utvidgats i ett par hänseenden.

Med hänsyn till betydelsen av att förbud eller förläggande enligt 11 § följs, innefattas även brott mot sådant förbud eller förläggande av det särskilda straffansvaret.

Inte alla fartyg har redare. Med hänsyn härtill görs även ägaren ansvarig enligt paragrafen. Om redare finns för fartyget, är det emellertid han som i första hand har ansvaret.

Av vad jag tidigare nämnde framgår att redaren eller ägaren straffas även om endast oaktsamhet kan läggas honom till last.

24 § föreskriver sålunda att redaren eller ägaren döms som om han själv hade begått gärningen, om olja eller avfall töms ut olagligt eller om förbud enligt 6 eller 7 § överträds eller om förbud eller föreläggande enligt 11 § inte följs. Straff skall dömas ut om redaren eller ägaren hade kännedom om gärningen eller hade bort veta om den.

Den föreslagna utvidgningen av redarens straffansvar förutsätter att redaren är verksam för att hålla sig underrättad om att lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg följs ombord på fartyget.

Av allmänna straffrättsliga principer följer att redaren inte skall straffas, om han har gjort vad som skäligen kan fordras av honom för att förebygga och hindra brottet.

Att redaren eller ägaren döms med tillämpning av denna paragraf utesluter inte ansvar för gärningsmannen och inte heller att annan medverkande döms enligt vanliga medverkansregler.

#### 25 §

Paragrafen svarar mot gällande 8 §, som hänvisar till bestämmelser i sjölagen om vilka domstolar som är behöriga att handlägga brottmål enligt sjölagen.

Före år 1971 var rådhusrätterna och vissa häradsrätter behöriga att handlägga sjömål. Enligt nuvarande forumregler i sjölagen (SFS 1970: 919) skall sjölagsmål som gäller handelsfartyg eller fiskefartyg handläggas av någon av de sju tingsrätter som är sjöförklaringsdomstolar medan sjölagsmål som avser annat fartyg kan handläggas av sjöförklaringsdomstol eller annan tingsrätt.

Brottmål enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg kan vara av enkel beskaffenhet men kan också vara sådant, att särskild förtrogenhet med förhållandena inom sjöfarten är önskvärd hos den domarpersonal som skall handlägga målet. Särskild förtrogenhet med sjöfarten vinner befattningshavare i sjöförklaringsdomstol. Möjlighet bör finnas att välja domstol med hänsyn till omständigheterna i målet. Jag förordar därför en regel som innebär, att brottmål får handläggas av tingsrätt som är behörig domstol antingen enligt de allmänna reglerna i 19 kap. rättegångsbalken eller enligt de särskilda forumbestämmelserna i sjölagen.

#### Övriga bestämmelser

#### 26 §

Paragrafen motsvarar gällande 9 § första stycket.

Enligt första stycket i den gällande paragrafen äger lagen tillämpning på svenskt statsfartyg, som inte är avsett att användas till handelsjöfart eller för resandes fortskaffande, endast i den mån Kungl. Maj:t föreskriver det. Med hänsyn till bl. a. bestämmelser i oljeskyddskonventionen och ingreppskonventionen och i överensstämmelse med vad jag tidigare anförde föreskriver nya 26 §, att lagen äger tillämpning på statsfartyg, alltså även utländska statsfartyg, endast i den mån Kungl. Maj:t föreskriver det. Avsikten med det uttryckssätt som används i paragrafen är inte att i sak ändra den beskrivning av ifrågavarande statsfartyg som finns t. ex. i 230 § sjölagen.

I andra stycket av gällande 9 § sägs att det genom lagen inte görs någon inskränkning i befogenhet som följer av hälsovårdsstadgan. Att den

nya lagen inte inskränker befogenhet som följer av annan lag eller annan författning synes emellertid inte behöva särskilt sägas ut.

### Slutbestämmelserna

I slutbestämmelserna sägs att lagen träder i kraft den 1 juli 1972 och att 1956 års lag upphör att gälla då.

Till den del de nya lagreglerna innebär bemyndigande för Kungl. Maj:t eller annan myndighet att meddela föreskrifter, behövs inga övergångsbestämmelser i lagen. Övergångsregler kan ges i de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. I den del lagen innehåller direkta föreskrifter krävs emellertid viss reglering av övergångsfrågorna i lagen. Föreskrifterna i 1 § andra stycket och 2 §, som reglerar rätten att släppa ut olja på det fria havet, bygger på 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen. Dessa ändringar har säkerligen inte trätt i kraft internationellt den 1 juli 1972, när lagen träder i kraft. Under tiden fram till konventionsändringarnas ikraftträdande kan, på det fria havet, de nämnda föreskrifterna inte tillämpas på andra fartyg än dem vars hemland redan tillämpar konventionen i dess nya lydelse. Med hänsyn till ovissheten om när det internationella ikraftträdandet kommer förordar jag, att Kungl. Maj:t bemyndigas att övergångsvis medge andra undantag från förbudet i 1 § andra stycket än dem som anges i 2 §.

Slutligen föreskrivs att den nya lagen skall tillämpas i de fall då det i författning förekommer hänvisning till föreskrift som har ersatts av lagen.

### 5. Förslaget till ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

I överensstämmelse med vad jag i avsnitt 3 anförde till frågan om myndighets befogenhet att meddela förbud eller föreläggande, föreskrivs i lagförslaget, att den särskilda skadeståndsregeln i 8 kap. 4 § lagen om säkerheten på fartyg upphävs. För förslaget gäller som förutsättning att riksdagen antar förslaget till skadeståndslag (prop. 1972: 5).

Lagförslaget innehåller inga övergångsbestämmelser. Om ett skadefall inträffar innan den särskilda skadeståndsregeln upphävs, får regeln åberopas även därefter, om inte dess egen preskriptionsregel i andra stycket leder till annat.

## 6. Hemställan

Under åberopande av vad jag sålunda har anfört hemställer jag att Kungl. Maj:t

*dels föreslår riksdagen att*

1. godkänna 1969 och 1971 års ändringar i 1954 års internationella oljeskyddskonvention,

*dels föreslår riksdagen att anta förslagen till*

2. *lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,*

3. *lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,*

4. *lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten.*

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

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

972: 38

BILAGOR

**Amendments to the international convention for the prevention of pollution of the sea by oil, 1954**

*Article I*

(1) For the purposes of the present Convention, the following expressions shall (unless the context otherwise requires) have the meanings hereby respectively assigned to them that is to say:

“The Bureau” has the meaning assigned to it by Article XXI;

“Discharge” in relation to oil or to oily mixture means any discharge or escape howsoever caused;

“Heavy diesel oil” means diesel oil, other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340° C. when tested by A.S.T.M. Standard Method D.86/59;

“Instantaneous rate of discharge of oil content” means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant;

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

“Nearest land”. The term “from the nearest land” means “from the base-line from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958”;

“Oil” means crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating

**Amendements à la convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures**

*Article I*

1) Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes, sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte, ont les significations ci-après :

« Le bureau » est pris au sens qui lui est attribué par l'article XXI.

Il faut entendre par :

« rejet » : lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause;

« huile diesel lourde » : l'huile diesel dont la distillation à une température n'excédant pas 340° C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A.S.T.M., D.86/59, réduit le volume de 50 pour cent au plus;

« taux instantané de rejet des hydrocarbures » : le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en noeuds au même instant;

« mille » : le mille marin de 1 852 mètres, soit 6 080 pieds;

« terres les plus proches » : « de la ligne de base depuis laquelle est établie la zone des eaux territoriales du pays considéré, conformément à la Convention de Genève de 1958 sur les eaux territoriales et la zone contiguë »;

« hydrocarbure » : le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel

## BILAGA 1

## Översättning

**1969 års ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja***Artikel I<sup>1</sup>*

1. Vid tillämpning av denna konvention skola nedanstående uttryck, såvida ej annat följer av sammanhanget, förstås sålunda:

”Sekretariatet” har den betydelse som anges i artikel XXI;

”Uttömning”, då det gäller olja eller oljehaltig blandning, betyder varje uttömning eller utflöde, oberoende av orsaken;

”Tjock dieselolja” betyder andra dieseloljor än sådant destillat, varav mer än 50 volymprocent destillerar vid en temperatur av högst 340° C, när proven företagas enligt A.S.T.M. standard metod D 86/59;

”Momentan oljeuttömningshastighet” betyder oljeuttömningshastigheten i liter per timme vid ett tillfälle, vilket som helst, dividerad med fartygets fart i knop vid samma tillfälle;

”Mil” betyder en sjömil om 6 080 fot eller 1 852 meter;

”Närmaste land”. Uttrycket ”från närmaste land” betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stat räknas enligt 1958 års Genève-konvention om territorialhavet och tilläggszonen;

”Olja” betyder råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja, och

<sup>1</sup> Senaste lydelse SÖ 1963:15.

oil, and "oily" shall be construed accordingly;

"Oily mixture" means a mixture with any oil content;

"Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization;

"Ship" means any sea-going vessel of any type whatsoever, including floating craft, whether self-propelled or towed by another vessel, making a sea voyage; and "tanker" means a ship in which the greater part of the cargo space is constructed or adapted for the carriage of liquid cargoes in bulk and which is not, for the time being, carrying a cargo other than oil in that part of its cargo space.

(2) For the purposes of the present Convention, the territories of a Contracting Government mean the territory of the country of which it is the Government and any other territory for the international relations of which it is responsible and to which the Convention shall have been extended under Article XVIII.

*Article III*

Subject to the provisions of Articles IV and V:

(a) the discharge from a ship to which the present Convention applies, other than a tanker, of oil or oily mixture shall be prohibited except when the following conditions are all satisfied:

(i) the ship is proceeding en route;

(ii) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per mile;

lourde et l'huile de graissage; en anglais, l'adjectif « oily » sera interprété en conséquence;

« mélange d'hydrocarbures » : tout mélange contenant des hydrocarbures;

« Organisation » : l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime;

« navires » : tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire; et « navires-citernes » : tous navires dans lesquels la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent pas d'autre cargaison que les hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservé à la cargaison.

2) Aux fins de la présente Convention, les territoires d'un Gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce Gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la responsabilité de ce Gouvernement et auquel la Convention aura été étendue en application de l'article XVIII.

*Article III*

Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après :

a) il est interdit à tout navire auquel la présente Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

i) le navire fait route;

ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;

”oljehaltig” skall förstås i överensstämmelse härmed.

”Oljehaltig blandning” betyder varje blandning som innehåller olja;

”Organisationen” betyder Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen;

”Fartyg” betyder varje sjögående farkost av vad slag det vara må, omfattande även flytande arbetsredskap, med eget framdrivningsmedel eller bogserat av annan farkost, när det nyttjas till sjöfart; ”tankfartyg” betyder fartyg i vilket större delen av lastutrymmet är byggt eller anpassat för transport av flytande last i bulk och som icke för tillfället transporterar annan last än olja i sådan del av lastutrymmet.

2. I denna konvention avses med en fördragsslutande regerings territorium det lands territorium för vilket den är regering och varje annat territorium för vars internationella förbindelser regeringen är ansvarig och vilket konventionen enligt artikel XVIII må hava utvidgats att omfatta.

### *Artikel III<sup>2</sup>*

Under iakttagande av bestämmelserna i artiklarna IV och V

a) skall uttömning av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg å vilket denna konvention äger tillämpning och som icke är ett tankfartyg vara förbjuden utom då samtliga följande villkor äro uppfyllda:

1) fartyget är under gång;

2) den momentana oljcuttömningshastigheten icke överstiger 60 liter per mil;

<sup>2</sup> Senaste lydelse SÖ 1963: 15.

(iii) the oil content of the discharge is less than 100 parts per 1,000,000 parts of the mixture;

(iv) the discharge is made as far as practicable from land;

b) the discharge from a tanker to which the present Convention applies of oil or oily mixture shall be prohibited except when the following conditions are all satisfied:

(i) the tanker is proceeding en route;

(ii) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per mile;

(iii) the total quantity of oil discharged on a ballast voyage does not exceed 1/15,000 of the total cargo-carrying capacity;

(iv) the tanker is more than 50 miles from the nearest land;

c) the provisions of sub-paragraph (b) of this Article shall not apply to:

(i) the discharge of ballast from a cargo tank which, since the cargo was last carried therein, has been so cleaned that any effluent therefrom, if it were discharged from a stationary tanker into clean calm water on a clear day, would produce no visible traces of oil on the surface of the water; or

(ii) the discharge of oil or oily mixture from machinery space bilges, which shall be governed by the provisions of sub-paragraph (a) of this Article.

*Article IV*

Article III shall not apply to:

iii) la teneur des rejets en hydrocarbures est inférieure à 100 parties pour 1 000 000 de parties du mélange;

iv) le rejet s'effectue le plus loin possible des terres;

b) il est interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

i) le navire-citerne fait route;

ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;

iii) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée au cours d'un voyage sur lest ne dépasse par 1/15 000 de la capacité totale des espaces à cargaison;

iv) le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles des terres les plus proches;

c) les dispositions du paragraphe b) du présent article ne s'appliquent pas :

i) au rejet du lest d'une citerne à cargaison qui a été nettoyée depuis le transport de sa dernière cargaison, de manière que les effluents qui en sortent, s'ils sont rejetés par un navire-citerne stationnaire dans des eaux calmes et par temps clair, ne laissent aucune trace apparente d'hydrocarbures à la surface de ces eaux;

ii) au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des bouchains des espaces affectés aux machines, qui est régi par les dispositions de l'alinéa a) du présent article.

*Article IV*

L'article III de la présente Convention ne s'appliquera pas :

3) oljeinnehållet i det som tömmas ut är mindre än 100 delar på 1 000 000 delar av blandningen;

4) uttömningen sker så långt från land som det är praktiskt möjligt;

b) skall uttömning av olja eller oljehaltig blandning från ett tankfartyg å vilket denna konvention äger tillämpning vara förbjuden utom då samtliga följande villkor äro uppfyllda:

1) tankfartyget är under gång;

2) den momentana oljeuttömningshastigheten icke överstiger 60 liter per mil;

3) den sammanlagda mängden olja som tömmas ut under en ballastresa icke överstiger 1/15 000 av fartygets totala lastförmåga;

4) tankfartyget befinner sig mer än 50 mil från närmaste land;

c) skall bestämmelserna i mom. b) i denna artikel icke äga tillämpning å

1) uttömning av ballast från lasttank som, sedan last senast fördes däri, blivit så rengjord att varje utflöde därifrån, om det uttömdes i rent lugnt vatten en klar dag från ett stillaliggande tankfartyg, icke skulle efterlämna några synbara spår på vattenytan; eller

2) uttömning av olja eller oljehaltig blandning från rännen i maskinutrymmen, vilken skall regleras av bestämmelserna i mom. a) i denna artikel.

#### Artikel IV<sup>3</sup>

Artikel III skall icke äga tillämpning å

<sup>3</sup> Senaste lydelse SÖ 1963:15. Ändringen innebär att moment c) upphävs.

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

(b) the escape of oil or of oily mixture resulting from damage to a ship or unavoidable leakage, if all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the leakage for the purpose of preventing or minimizing the escape.

*Article V*

Article III shall not apply to the discharge of oily mixture from the bilges of a ship during the period of twelve months following the date on which the present Convention comes into force for the relevant territory in accordance with paragraph (1) of Article II.

*Article VII*

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

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

a) au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer;

b) au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet.

*Article V*

L'article III ne s'applique pas aux rejets des mélanges d'hydrocarbures provenant des fonds de cale d'un navire pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour le territoire considéré, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus.

*Article VII*

1) A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus, tout navire auquel la Convention s'applique doit être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites d'hydrocarbures ne parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer en infraction à la Convention.

2) Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible doit être, si possible, évité.

a) uttömning av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som sker med hänsyn till ett fartygs säkerhet, för att förhindra skada å fartyg eller last eller för att rädda människoliv till sjöss;

b) utflöde av olja eller oljehaltig blandning föranlett av skada å fartyget eller oundvikligt läckage, om alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits, i syfte att förebygga eller minska utflödet, sedan skadan inträffat eller läckaget upptäckts.

#### *Artikel V<sup>4</sup>*

Artikel III skall icke äga tillämpning å uttömning av oljehaltig blandning från ett fartygs rännstenar under en tidrymd av tolv månader efter den dag, då konventionen träder i kraft för territoriet enligt artikel II, 1.

#### *Artikel VII<sup>5</sup>*

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

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse SÖ 1963: 15.

<sup>5</sup> » » » 1963: 15.

*Article IX*

(1) Of the ships to which the present Convention applies, every ship which uses oil fuel and every tanker shall be provided with an oil record book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in the Annex to this Convention.

(2) The oil record book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) *for tankers:*

- (i) loading of oil cargo;
- (ii) transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) discharge of oil cargo;
- (iv) ballasting of cargo tanks;
- (v) cleaning of cargo tanks;
- (vi) discharge of dirty ballast;
- (vii) discharge of water from slop-tanks;
- (viii) disposal of residues;
- (ix) discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water containing oil unless the latter has been entered in the appropriate log book;

(b) *for ships other than tankers:*

- (i) ballasting or cleaning of bunker fuel tanks;

*Article IX.*

1) En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique, il sera tenu pour tous les navires-citernes ainsi que pour tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible, dans la forme définie à l'Annexe à la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2) Les mentions devront être portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire :

a) *Navires-citernes*

- i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- ii) transfert d'une cargaison d'hydrocarbures;
- iii) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- iv) lestage des citernes de cargaison;
- v) nettoyage des citernes de cargaison;
- vi) rejet des eaux de lest polluées;
- vii) rejet des eaux des citernes de décantation;
- viii) élimination des résidus d'hydrocarbures;
- ix) rejet des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié;

b) *Autres navires*

- i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible;

Artikel IX<sup>6</sup>

1. Av de fartyg å vilka konventionen äger tillämpning skall varje fartyg som använder olja som bränsle och varje tankfartyg vara försett med en oljedagbok som ingår eller ej ingår i den officiella skeppsdagboken och som är utformad enligt formuläret i bilagan till konventionen.

2. Anteckning i oljedagboken skall göras, tank för tank, var gång någon av följande åtgärder vidtages ombord å fartyget:

a) för tankfartyg

- 1) lastning av oljelast;
- 2) omdisponering av oljelast under resa;
- 3) lossning av oljelast;
- 4) ballastning av lasttankar;
- 5) rengöring av lasttankar;
- 6) uttömning av förorenad ballast;
- 7) uttömning av vatten från sloptankar;
- 8) bortskaffande av oljeres-ter;
- 9) uttömning överbord av rännstenvatten innehållande olja som har samlats i maskinutrymmen (pumprum inräknade) under hamnuppehåll, samt rutinmässig uttömning till sjöss av rännstenvatten innehållande olja såvida den icke antecknats i annan vederbörlig dagbok;

b) för andra fartyg än tankfartyg

- 1) ballastning eller rengöring av bränsletankar;

• Senaste lydelse SÖ 1963: 15.

(ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this subparagraph;

(iii) disposal of residues;

(iv) discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water containing oil unless the latter has been entered in the appropriate log book.

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

*Article X*

(1) Any Contracting Government may furnish to the Government of the relevant territory in respect of the ship in accordance with paragraph (1) of Article II particulars in writing of evidence that any provision of the present Convention has been contravened in respect of that ship, wheresoever the alleged contravention may have taken place. If it is practicable to do so, the competent authorities of the former Government shall notify the master of the ship of the alleged contravention.

(2) Upon receiving such particulars, the Government so informed shall investigate the matter, and may request the other Government to furnish further or better particulars of the alleged contravention. If the Government so informed is satisfied that sufficient evidence is available in the form required by its law to enable proceedings against the owner or master of the

ii) rejet des eaux de lest polluées ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i) dans le présent alinéa;

iii) élimination des résidus d'hydrocarbures;

iv) rejet des eaux des cales machines, contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié.

En cas de rejet ou de fuite d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de l'article IV, les circonstances et les motifs du rejet ou de la fuite seront consignés dans le registre des hydrocarbures.

*Article X*

1) Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit au Gouvernement du territoire dont relève un navire conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la Convention par ce navire, et ce, quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible celle-ci sera portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente dépendant du premier des Gouvernements mentionnés ci-dessus.

2) Dès réception de l'exposé des faits, le second gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le gouvernement du territoire dont relève le navire estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du

2) uttömning av förorenad ballast eller rengöringsvatten från tankar som avses i 1);

3) bortskaffande av oljerester;

4) uttömning överbord av rännstenvatten innehållande olja som har samlats i maskinutrymmen under hamnuppehåll, samt rutinmässig uttömning till sjöss av rännstenvatten innehållande olja såvida den icke antecknats i annan vederbörlig dagbok.

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

#### *Artikel X*

1. Varje fördragsslutande regering äger tillstålla regeringen i det territorium under vilket ifrågakommande fartyg hör enligt artikel II, 1, skriftlig anmälan om överträdelse av konventionen, närhelst bevis föreligger för att någon bestämmelse däri åsidosatts av fartyget, oavsett var den påstådda överträdelsen må hava ägt rum. Där så lämpligen kan ske, skall den förstnämnda regeringens behöriga myndigheter jämväl underätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelsen.

2. Den regering som mottagit sådan anmälan skall undersöka saken och har rätt att anmoda den andra regeringen att inkomma med närmare upplysningar om den påstådda överträdelsen. Om den förstnämnda regeringen anser tillräckliga skäl enligt dess lag föreligga för ett rättsligt förfarande mot fartygets redare, ägare eller befälhavare med anledning av den

ship to be taken in respect of the alleged contravention, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible. That Government shall promptly inform the Government whose official has reported the alleged contravention, as well as the Organization, of the action taken as a consequence of the information communicated.

chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible. Ce gouvernement informera dans les meilleurs délais le gouvernement du fonctionnaire qui a constaté la contravention, ainsi que l'Organisation, de la suite donnée au rapport communiqué.

*ANNEX A*

Annex A is deleted.

*ANNEXE A*

L'Annexe A est supprimée.

*ANNEX B*

Annex B is deleted and replaced by the following:

*ANNEXE B*

L'Annexe B est supprimée et remplacée par le libellé suivant:

påstådda förseelsen, skall den föranstalta om att sådant förfarande inledes så snart som möjligt. Den-  
na regering skall ofördröjligen underrätta den regering, vars tjänsteman har anmält den påstådda överträdelsen, liksom organisationen, om vidtagna åtgärder i anledning av den meddelade underrättelsen.

*BILAGA A*

Bilaga A har utgått.

*BILAGA B*

Bilaga B har utgått och ersatts med följande:

ANNEX  
ANNEXE  
BILAGA

FORM OF OIL RECORD BOOK  
MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES  
FORMULÄR FÖR OLJEDAGBOK

*I—FOR TANKERS*  
*I—NAVIRES—CITERNES*  
*I—FÖR TANKFARTYG*

Name of ship .....  
Nom du navire .....  
Fartygets namn .....

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres .....  
Capacité totale de chargement du navire en mètres cubes .....  
Fartygets totala lastkapacitet i kubikmeter .....

a)

**Loading of oil cargo**  
**Chargement de la cargaison d'hydrocarbures**  
**Lastning av oljelast**

1. Date and place of loading Date et lieu du chargement Datum och plats för lastning			
2. Types of oil loaded Nature des hydrocarbures embarqués Typ av lastad olja			
3. Identity of tank(s) loaded Identification de la (des) citerne(s) remplie(s) Lastade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			

b)

**Transfer of oil cargo during voyage**  
**Transfert de la cargaison d'hydrocarbures au cours du voyage**  
**Skiftning av oljelast under resa**

4. Date of transfer Date du transfert Datum för skiftning			
5. Identity of tank(s) Identification de la (des) citerne(s)	i	From de från	
Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)	ii	To à till	

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 6. Was (were) tank(s) in 5(i) emptied?<br>A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à 5 i)?<br>Blev tanken(arna) under 5 (i) tömd(a)? |  |  |  |
|---|--|--|--|

c)

**Discharge of oil cargo**

**Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures**

**Lossning av oljelast**

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 7. Date and place of discharge<br>Date et lieu du déchargement<br>Datum och plats för lossning                                |  |  |  |
| 8. Identity of tank(s) discharged<br>Identification de la (des) citerne(s)<br>Lossade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) |  |  |  |
| 9. Was(were) tank(s) emptied?<br>A-t-on vidé la (les) citerne(s)?<br>Blev tanken(arna) tömd(a)?                               |  |  |  |

d)

**Ballasting of cargo tanks**

**Lestage des citernes de cargaison**

**Ballastning av lasttankar**

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 10. Identity of tank(s) ballasted<br>Identification de la (des) citerne(s) lestée(s)<br>Ballastade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)                        |  |  |  |
| 11. Date and position of ship at start of ballasting<br>Date et position du navire au moment du lestage<br>Datum och fartygets position vid ballastningens början |  |  |  |

e)

**Cleaning of cargo tanks**

**Nettoyage des citernes de cargaison**

**Rengöring av lasttankar**

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 12. Identity of tank(s) cleaned<br>Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)<br>Rengjorda tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) |  |  |  |
| 13. Date and duration of cleaning<br>Date et durée du nettoyage<br>Datum och tidsåtgång för rengöring                                     |  |  |  |

14. Methods of cleaning<sup>1</sup>  
Méthodes de nettoyage<sup>1</sup>  
Rengöringsmetoder<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Hand hosing, machine washing or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

<sup>1</sup> Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

<sup>1</sup> Manuell, maskinell eller kemisk rengöring. Om kemiskt rengöringsmedel använts, skall använt medel och använd kvantitet uppges.

f)

**Discharge of dirty ballast**

**Rejet des eaux de ballast polluées**

**Uttömning av förorenad ballast**

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 15. Identity of tank(s)<br>Identification de la (des) citerne(s)<br>Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)  |  |  |
| 16. Date and position of ship at start of discharge to sea<br>Date et position du navire au début de l'opération de rejet à la mer<br>Datum och fartygets position när uttömning i vattnet påbörjas  |  |  |
| 17. Date and position of ship at finish of discharge to sea<br>Date et position du navire à la fin de l'opération de rejet à la mer<br>Datum och fartygets position när uttömning i vattnet avslutas   |  |  |
| 18. Ship's speed(s) during discharge<br>Vitesse(s) du navire pendant le rejet<br>Fartygets fart(er) under uttömningen  |  |  |
| 19. Quantity discharged to sea<br>Quantité rejetée à la mer<br>Kvantitet som har tömts ut i vattnet  |  |  |
| 20. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))<br>Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation (identification de la (des) citerne(s) de décantation)<br>Kvantitet av förorenat vatten överförd till slop-tank(ar) (sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)) |  |  |

21. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)  
Date et port du déchargement dans des installations à terre (le cas échéant)  
Datum och hamn för lossning till mottagningsanordningar i land (om tillämpligt)

g)

**Discharge of water from slop tanks****Rejet de l'eau de la citerne de décantation****Uttömning av vatten från sloptankar**

22. Identity of slop tank(s)  
Identification de la (des) citerne(s) de décantation  
Sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
23. Time of settling from last entry of residues, or  
Durée de la décantation depuis le dernier déversage de résidus, ou  
Settlingstid från föregående påfyllning av oljerester, eller
24. Time of settling from last discharge  
Durée de la décantation depuis la dernière vidange  
Settlingstid från föregående uttömning
25. Date, time and position of ship at start of discharge  
Date, heure et position du navire au début de l'opération de vidange  
Datum, tidpunkt och fartygets position när uttömning påbörjas
26. Sounding of total contents at start of discharge  
Evaluation par sondage du volume total du mélange au début de la vidange  
Pejling av totala mängden när uttömning påbörjas
27. Sounding of interface at start of discharge  
Evaluation par sondage du niveau de la surface de contact au début de la vidange  
Pejling av gränsytans nivå när uttömning påbörjas
28. Bulk quantity discharged and rate of discharge  
Volume vidangé et vitesse de rejet  
Huvudkvantitet som har tömts ut och uttömningshastigheten

29. Final quantity discharged and rate of discharge  
Quantité vidangée et vitesse de rejet  
Sista kvantitet som har tömts ut och uttömningshastigheten
30. Date, time and position of ship at end of discharge  
Date, heure et position du navire à la fin de l'opération de vidange  
Datum, tidpunkt och fartygets position när uttömning avslutas
31. Ship's speed(s) during discharge  
Vitesse(s) du navire pendant l'opération  
Fartygets fart(er) under uttömning
32. Sounding of interface at end of discharge  
Evaluation par sondage de la surface de contact à la fin de l'opération  
Pejling av gränssytans nivå när uttömning avslutas

## h)

**Disposal of residues****Elimination des résidus****Bortskaffande av oljerester**

33. Identity of tank(s)  
Identification de la (des) citerne(s)  
Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
34. Quantity disposed from each tank  
Quantité retirée de chaque citerne  
Bortskaffad kvantitet från varje tank
35. Method of disposal of residue:  
Mode d'élimination:  
Metod för bortskaffande av oljerest:
- a) Reception facilities  
Installations portuaires  
mottagningsanordningar
- b) Mixed with cargo  
Mélange avec la cargaison  
blandad med last
- c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))  
Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s)  
(identification de la (des) citerne(s))  
skiftad till annan (andra) tank(ar)  
(tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar))
- d) Other method  
Autres méthodes  
annan metod

36. Date and port of disposal of residue Date et port de déchargement des résidus Datum och hamn för bortskaffande av oljerest			
--	--	--	--

i)

**Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces (including pump rooms) whilst in port.<sup>1</sup>**

**Vidange des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port.<sup>1</sup>**

**Uttömning överbord av rännstenvatten innehållande olja som har samlats i maskinutrymmen (pumprum inräknade) under vistelse i hamn<sup>1</sup>.**

37. Port Port Hamn			
38. Duration of stay Durée du séjour Hamnuppehållets längd			
39. Quantity disposed Quantité déchargée Bortskaffad kvantitet			
40. Date and place of disposal Date et lieu du déchargement Datum och plats för bortskaffande			
41. Method of disposal (state whether a separator was used) Mode de déchargement (indiquer si un séparateur a été utilisé) Metod för bortskaffande (ange om separator använts)			

<sup>1</sup> The routine discharge at sea of bilge water containing any oil from machinery spaces including pump room bilges need not be entered in the oil record book but, if not, it must be entered in the appropriate log book, stating whether or not the discharge was made through a separator. Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through separator".

<sup>1</sup> Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines et des salles des pompes. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

<sup>1</sup> Den rutinmässiga uttömningen till sjöss av rännstenvatten innehållande olja från maskinutrymmen, pumprum inräknade, behöver inte införas i oljedagboken men, om så ej sker, måste den införas i annan vederbörlig dagbok med angivande av om uttömningen har skett genom separator eller ej. När pumpen startar automatiskt och uttömning alltid sker genom separator, är det tillräckligt att varje dag föra "Automatisk uttömning av rännstenvatten genom separator".

j)

Accidental or other exceptional discharges of oil

Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

Uttömning av olja till följd av olyckshändelse eller annan särskild anledning

42. Date and time of occurrence Date et heure Datum och tidpunkt för händelsen		
43. Place or position of ship at time of occurrence Lieu ou position du navire au moment de l'événement Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen		
44. Approximate quantity and type of oil Quantité approximative et type d'hydrocarbures Ungefärlig mängd och typ av olja		
45. Circumstances of discharge or escape and general remarks Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales Omständigheter vid uttömningen eller utflödet och allmänna anmärkningar		

Signature of Officer or Officers in charge of operation concerned

Signature de l'officier (ou des officiers) responsable(s)

Underskrift av ansvarigt befäl

Signature of Master

Signature du capitaine

Underskrift av befälhavaren

*II — FOR SHIPS OTHER THAN TANKERS*

*II — NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES-CITERNES*

*II — FÖR ANDRA FARTYG ÄN TANKFARTYG*

Name of ship .....

Nom du navire .....

Fartygets namn .....

**a)**

**Ballasting or cleaning of bunker fuel tanks**

**Lestage ou nettoyage des citernes à combustible**

**Ballastning eller rengöring av bränsletankar**

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>1. Identity of tank(s) ballasted<br/>                 Identification de la (des) citerne(s) lestée(s)<br/>                 Ballastad(e) tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)</p> <p>2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried<br/>                 Indiquer si les citernes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés<br/>                 Ange om tankarna rengjorts sedan de senast innehöll olja och, om inte, typ av olja som senast har transporterats</p> <p>3. Date and position of ship at start of cleaning<br/>                 Date et emplacement du navire au début du nettoyage<br/>                 Datum och fartygets position när rengöring påbörjas</p> <p>4. Date and position of ship at start of ballasting<br/>                 Date et emplacement du navire au début du lestage<br/>                 Datum och fartygets position när ballastning påbörjas</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|

**b)**

**Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under a)**

**Rejet des eaux de lest ou de nettoyage des citernes mentionnées à l'alinéa a)**

**Uttömming av förorenad ballast eller rengöringsvatten från tankar som avses under a)**

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>5. Identity of tank(s)<br/>                 Identification de la (des) citerne(s)<br/>                 Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)</p> |  |  |  |
|---|--|--|--|

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 6. Date and position of ship at start of discharge<br>Date et position du navire au début du rejet<br>Datum och fartygets position när uttömning påbörjas                  |  |  |
| 7. Date and position of ship at finish of discharge<br>Date et position du navire à la fin du rejet<br>Datum och fartygets position när uttömning avslutas                 |  |  |
| 8. Ship's speed(s) during discharge<br>Vitesse(s) du navire pendant le rejet<br>Fartygets fart(er) under uttömningen   |  |  |
| 9. Method of discharge (state whether separator used)<br>Méthode de rejet (préciser si un séparateur a été utilisé)<br>Metod för uttömning (ange om separator har använts) |  |  |
| 10. Quantity discharged<br>Quantité rejetée<br>Uttömd kvantitet  |  |  |

e)

**Disposal of residues****Rejet des résidus****Bortskaffande av oljerester**

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 11. Quantity of residue retained on board<br>Quantité des résidus conservés à bord<br>Kvantitet av oljerester som behållits ombord  |  |  |
| 12. Methods of disposal of residue:<br>Mode d'élimination des résidus:<br>Metod för bortskaffande av oljerest:  |  |  |
| a) reception facilities<br>Installations portuaires<br>mottagningsanordningar   |  |  |
| b) mixed with next bunkering<br>Mélange avec le combustible suivant<br>blandad med nästa bunkring   |  |  |
| c) transferred to another (other) tank(s)<br>Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s)<br>(identification de la (des) citerne(s)<br>skiftad till annan (andra) tank(ar)<br>(tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)) |  |  |
| 13. Date and port of disposal of residue<br>Date et port d'élimination des résidus<br>Datum och hamn för bortskaffande av oljerest  |  |  |

d)

Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port<sup>1</sup>

Rejet des eaux des cales machines contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port<sup>1</sup>

Uttömning överbord av rännstenvatten innehållande olja som har samlats i maskinutrymmen under vistelse i hamn<sup>1</sup>

14. Port Port Hamn			
15. Duration of stay Durée du séjour Hamnuppehållets längd			
16. Quantity disposed Quantité rejetée Bortskaffad kvantitet			
17. Date and place of disposal Date et lieu du rejet Datum och plats för bortskaffande			
18. Method of disposal (state whether separator was used) Mode de rejet (indiquer si un séparateur a été utilisé) Metod för bortskaffande (ange om separator har använts)			

<sup>1</sup> The routine discharge at sea of bilge water containing any oil from machinery spaces need not be entered in the oil record book but, if not, it must be entered in the appropriate log book, stating whether or not the discharge was made through a separator. Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

<sup>1</sup> Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours « Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur ».

<sup>1</sup> Den rutinmässiga uttömningen till sjöss av rännstenvatten innehållande olja från maskinutrymmen behöver inte införas i oljedagboken, men om så ej sker, måste den införas i annan vederbörlig dagbok med angivande av om uttömningen har skett genom separator eller ej. När pumpen startar automatiskt och uttömning alltid sker genom separator, är det tillräckligt att varje dag införa "Automatisk uttömning av rännstenvatten genom separator".

e)

**Accidental or other exceptional discharges of oil****Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures****Uttömning av olja till följd av olyckshändelse eller annan särskild anledning**

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| 19. Date and time of occurrence<br>Date et heure<br>Datum och tidpunkt för händelsen   |  |  |  |
| 20. Place or position of ship at time of occurrence<br>Lieu ou position du navire<br>Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen  |  |  |  |
| 21. Approximate quantity and type of oil<br>Quantité approximative et type d'hydrocarbures<br>Ungefärlig mängd och typ av olja   |  |  |  |
| 22. Circumstances of discharge or escape and general remarks<br>Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales<br>Omständigheter vid uttömningen eller utflödet och allmänna anmärkningar |  |  |  |

Signature of Officer or Officers in charge of operations concerned

Signature de l'officier (ou des officiers) responsable(s)

Underskrift av ansvarigt befäl

Signature of Master

Signature du capitaine

Underskrift av befälhavaren



**Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the sea by oil, 1954 (as amended in 1969)**

**Article I**

The existing text of the definition of "Nearest Land" in Article I is replaced by the following:

"Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958, except that, for the purposes of this Convention "from the nearest land" of the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11° South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°55' South, longitude 141°55' East—

thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East

thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East

thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East

thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East

thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East

thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East

thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East

thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

**Article III**

The existing text of sub-paragraph (iv) of paragraph (a) of Article III is replaced by the following:

(iv) the discharge is made as far as practicable from the nearest land.

**Amendements à la convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (modifiée en 1969)**

**Article premier**

A l'article premier, remplacer par ce qui suit la définition actuelle de l'expression : « à partir de la terre la plus proche » :

« à partir de la terre la plus proche » : à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression « à partir de la terre la plus proche » de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S et de longitude 142°08' E sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10°35' S et de longitude 141°55' E, puis entre les points suivants :

latitude 10°00' S et longitude 142°00' E

latitude 9°10' S et longitude 143°52' E

latitude 9°00' S et longitude 144°30' E

latitude 13°00' S et longitude 144°00' E

latitude 15°00' S et longitude 146°00' E

latitude 18°00' S et longitude 147°00' E

latitude 21°00' S et longitude 153°00' E

et enfin jusqu'à un point de latitude 24°42' S et de longitude 153°15' E sur la côte australienne.

**Article III**

Le libellé actuel de l'alinéa iv) de l'article III, paragraphe a), est remplacé par le suivant :

iv) le rejet s'effectue le plus loin possible de la terre la plus proche.

## Översättning

## BILAGA 2

**1971 års ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (1969 års ändrade lydelse)**

## Artikel I

Definitionen av "Närmaste land" i artikel I byts ut mot följande:

"Närmaste land". Uttrycket "från närmaste land" betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stats territorium räknas enligt 1958 års Genèvekonvention om territorialhavet och tilläggszonen, med undantag av att avstånd "från närmaste land" vid Australiens nordostkust vid tillämpning av denna konvention räknas från en linje dragen från en punkt på Australiens kust latitud 11°00' syd, longitud 142°08' ost till en punkt latitud 10°35' syd, longitud 141°55' ost

—  
 därifrån till en punkt latitud 10°00' syd, longitud 142°00' ost  
 därifrån till en punkt latitud 9°10' syd, longitud 143°52' ost  
 därifrån till en punkt latitud 9°00' syd, longitud 144°30' ost  
 därifrån till en punkt latitud 13°00' syd, longitud 144°00' ost  
 därifrån till en punkt latitud 15°00' syd, longitud 146°00' ost  
 därifrån till en punkt latitud 18°00' syd, longitud 147°00' ost  
 därifrån till en punkt latitud 21°00' syd, longitud 153°00' ost  
 därifrån till en punkt på Australiens kust latitud 24°42' syd, longitud 153°15' ost.

## Artikel III

Artikel III moment a) punkt 4) byts ut mot följande:

4) uttömningen sker så långt från närmaste land som det är praktiskt möjligt.

## Article VI bis

(1) Every tanker to which the present Convention applies and for which the building contract is placed on or after the date of coming into force of this Article shall be constructed in accordance with the provisions of Annex C. In addition, every tanker to which the present Convention applies and for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract the keel of which is laid or which is at a similar state of construction, before the date of coming into force of this Article shall be required, within two years after that date, to comply with the provisions of Annex C, where such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1972, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction, after 30 June 1972.

(2) A tanker required under paragraph (1) of this Article to be constructed in accordance with Annex C and so constructed shall carry on board a certificate issued or authorized by the responsible Contracting Government attesting such compliance. A tanker which under paragraph (1) of this Article is not required to be constructed in accordance with Annex C shall carry on board a certificate to that effect issued or authorized by the responsible Contracting Government, or if the tanker does comply with Annex C although not required to do so, it may carry on board a certificate issued or authorized by the responsible Contracting Government attesting such compliance. A Contracting Government shall not permit such tankers under its flag to trade unless the appropriate certificate has been issued.

(3) Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Conven-

## Article VI bis

1) Tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique et dont il est passé commande après l'entrée en vigueur du présent article doit être construit conformément aux dispositions de l'Annexe C. En outre, tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique et dont il est passé commande ou, en l'absence de commande, dont la quille est posée ou qui atteint un état équivalent de construction, antérieurement au jour d'entrée en vigueur du présent article, doit être rendu conforme aux dispositions de l'Annexe C, dans un délai de deux ans après la date susvisée, s'il appartient à l'une des deux catégories suivantes :

a) navires-citernes dont la livraison est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1977;

b) navires-citernes qui remplissent simultanément les conditions suivantes :

i) la livraison n'est pas postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1977;

ii) la commande est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1972, ou s'il n'a pas été passé de commande antérieurement, la quille est posée postérieurement au 30 juin 1972 ou le navire-citerne n'atteint un état équivalent de construction qu'après cette date.

2) Un navire-citerne qui est tenu, en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, d'être construit conformément à l'Annexe C et est ainsi construit doit avoir à son bord un certificat de conformité délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Un navire-citerne qui, en vertu du paragraphe 1 du présent article, n'est pas tenu d'être construit conformément à l'Annexe C doit avoir à son bord un certificat à cet effet délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Si le navire-citerne est construit conformément à l'Annexe C sans y être tenu, il peut avoir à son bord un certificat de conformité délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Les Gouvernements contractants n'autorisent pas les navires-citernes battant leur pavillon à naviguer s'il ne leur a pas été délivré un tel certificat.

3) Les certificats délivrés sous l'autorité d'un Gouvernement contractant sont acceptés par les autres Gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que

## Artikel VI a

1. Tankfartyg, på vilket denna konvention äger tillämpning och för vilket byggnadskontrakt tecknas dagen för denna artikels ikraftträdande eller därefter, skall byggas enligt föreskrifterna i bilaga C. Vidare skall tankfartyg, på vilket denna konvention äger tillämpning och för vilket byggnadskontrakt tecknas eller, om byggnadskontrakt ej finnes, vars köl är sträckt eller som befinner sig i motsvarande byggnadsstadium före dagen för denna artikels ikraftträdande, inom två år efter den dagen, uppfylla föreskrifterna i bilaga C, om fartyget tillhör en av följande två kategorier:

a) tankfartyg som levereras efter den 1 januari 1977,

b) tankfartyg som uppfyller båda följande villkor:

i) leverans sker senast den 1 januari 1977 och

ii) byggnadskontraktet tecknas efter den 1 januari 1972 eller, om byggnadskontrakt ej har tecknats dessförinnan, kölén är sträckt eller fartyget befinner sig i motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1972.

2. Tankfartyg, som enligt mom. 1 i denna artikel skall byggas enligt bilaga C och som är byggt i överensstämmelse därmed, skall ha ombord ett certifikat, som är utfärdat av den ansvariga fördragsslutande regeringen eller enligt dess föreskrifter och som bestyrker överensstämmelsen. Tankfartyg som enligt mom. 1 i denna artikel inte behöver byggas enligt föreskrifterna i bilaga C skall ha ombord ett certifikat, som är utfärdat av den ansvariga fördragsslutande regeringen eller enligt dess föreskrifter och som bestyrker det förhållandet. Uppfyller tankfartyg föreskrifterna i bilaga C fastän det inte behöver göra det, får det ha ombord ett certifikat, som är utfärdat av den ansvariga fördragsslutande regeringen eller enligt dess föreskrifter och som bestyrker det förhållandet. Fördragsslutande regering får ej tillåta tankfartyg, som seglar under dess flagg, att användas till sjöfart om ej vederbörligt certifikat har utfärdats.

3. Certifikat, som har utfärdats enligt föreskrift av fördragsslutande regering, skall godtagas av övriga fördragsslutande regeringar och betraktas som likvärdiga med certifikat

tion. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them.

(4) If a Contracting Government has clear grounds for believing that a tanker required under paragraph (1) of this Article to be constructed in accordance with Annex C entering ports in its territory or using off-shore terminals under its control does not in fact comply with Annex C, such Contracting Government may request consultation with the Government with which the tanker is registered. If, after such consultation or otherwise, the Contracting Government is satisfied that the tanker does not comply with Annex C, such Contracting Government may for this reason deny such a tanker access to ports in its territorial waters or to off-shore terminals under its control until such time as the Contracting Government is satisfied that the tanker does comply.

## ANNEX C

### Requirements relating to tank arrangements and to the limitation of tank size

#### 1. Assumed Extent of Damage

In the following paragraphs three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped due to both collision and stranding are assumed. In the case of stranding, two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the ship. These values represent the maximum assumed damage in such accidents and are to be used to determine by trial at all conceivable locations the worst combination of compartments which would be breached by such an accident.

#### 1.1 Collision

Longitudinal extent  
( $l_c$ ).  $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  or 14.5 metres  
whichever is less

Transverse extent ( $t_c$ )  
inboard from the ship's  
side at right angles to  
the centreline at the  
level of the load line  $\frac{B}{5}$  or 11.5 metres  
whichever is less

les certificats délivrés par eux-mêmes pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

4) Si un Gouvernement contractant a des raisons précises de croire qu'un navire-citerne tenu, en vertu du paragraphe 1 du présent article, d'être construit conformément à l'Annexe C et qui touche un port situé sur son territoire ou utilise une installation terminale au large des côtes qui relèvent de sa compétence ne satisfait pas vraiment aux dispositions de l'Annexe C, il peut demander à consulter le gouvernement dans l'Etat duquel le navire-citerne est immatriculé. Si, à l'issue de cette consultation, le Gouvernement contractant est convaincu que le navire-citerne n'est pas conforme aux dispositions de l'Annexe C, il peut pour cette raison lui refuser l'accès des ports situés dans ses eaux territoriales ou des installations terminales au large des côtes qui relèvent de sa compétence jusqu'à ce qu'il soit convaincu que le navire en question est conforme auxdites dispositions.

## ANNEXE C

### Proposition relative à la disposition des citernes et à la limitation de leurs dimensions

#### 1. Etendue hypothétique de la brèche

Dans les paragraphes suivants, on s'est fondé sur des brèches parallélépipédiques de trois dimensions dans le cas d'un abordage ainsi que dans le cas d'un échouement. Dans ce dernier cas, on a envisagé deux états distincts d'avarie qui sont appliqués séparément aux parties indiquées du navire. Ces valeurs correspondent à la brèche hypothétique maximale due à des accidents de cette nature et doivent être utilisées pour déterminer, en les appliquant par tâtonnement, à tous les emplacements possibles, la combinaison la plus défavorable des compartiments qui pourraient être endommagés.

#### 1.1. Abordage

Longueur ( $l_c$ )  $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  ou 14,5 mètres si  
cette dimension est  
inférieure

Profondeur ( $t_c$ )  
mesurée à  
partir du bordé  
perpendiculairement  
au plan axial du  $\frac{B}{5}$  ou 11,5 mètres si  
cette dimension est  
inférieure

som de själva har utfärdat för alla i denna konvention avsedda ändamål.

4. Om fördragsslutande regering har klara skäl att antaga att tankfartyg, som enligt mom. 1 i denna artikel skall vara byggt enligt bilaga C och som anlöper hamn inom dess territorium eller som använder ej landbaserad terminal som lyder under regeringen, i verkligheten ej uppfyller villkoren i bilaga C, får regeringen begära överläggningar med regeringen för det territorium i vilket fartyget är registrerat. Om den fördragsslutande regeringen efter sådan överläggning eller på annan grund är övertygad om att tankfartyget ej uppfyller villkoren i bilaga C, får den fördragsslutande regeringen på grund därav vägra tankfartyget tillträde till hamnar inom dess sjöterritorium eller till ej landbaserade terminaler som lyder under regeringen till dess den är övertygad om att tankfartyget uppfyller villkoren.

## BILAGA C

### Föreskrifter om arrangemang av tankar och begränsning av deras storlek

#### 1. *Antagen skadeutsträckning*

I de följande momenten anges de tre dimensionerna av den parallelepiped som skadeutsträckningen antas få vid kollision och vid grundstötning. För grundstötningsfallet anges två villkor, som skall tillämpas var för sig på angivna delar av fartyget. Värdena motsvarar de största skador som antages bli följden av sådana olyckor. De används så, att man provar sig fram genom att placera värdena i alla tänkbara lägen för att bestämma den svåraste kombinationen av rum som kan bli skadade vid en sådan olycka.

#### 1.1. *Kollision*

Utsträckning i längs-  
skeppsled ( $L$ )  $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  eller 14,5 meter  
om detta mått är  
mindre

Utsträckning i tvärskeppsled ( $t_c$ ) inåt från fartygssidan i rät vinkel mot fartygets mittplan i höjd med lastvattenlinjen  $\frac{B}{5}$  eller 11,5 meter om detta mått är mindre

Vertical extent ( $v_c$ ) from the base line upwards without limit

1.2 *Stranding*

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
Longitudinal extent ( $l_s$ )	$\frac{L}{10}$	5 metres
Transverse extent ( $t_s$ )	$\frac{B}{6}$ or 10.0 meters, whichever is less	5 metres
Vertical extent ( $v_s$ ) from the base line	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, for any part of the ship	

where:

L, B in metres and perpendicular are as defined in Regulation 3 of the International Convention on Load Lines, 1966.

2. *Hypothetical Oil Outflow from Tanks Assumed to be Breached as a Result of the Accident*

The hypothetical oil outflow in the case of collision ( $O_c$ ) and stranding ( $O_s$ ) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by each assumed location of damage as defined in Section 1.

2.1 *Collision*

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (1)$$

2.2 *Stranding*

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (2)$$

where:

$W_i$  = volume of a wing tank in cubic metres breached by the damage assumed in Section 1;  $W_i$  for a clean ballast tank may be taken equal to zero,

$C_i$  = volume of a centre tank in cubic metres breached by the damage assumed in Section 1;  $C_i$  for a clean ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ; when  $b_i$  is equal to or greater than  $t_c$ ,  $K_i$  shall be taken equal to zero,

navire au niveau de la ligne de charge

Hauteur ( $v_c$ ) à partir de la ligne de référence sans limite supérieure

1.2 *Echouement*

	Sur une longueur de 0,3L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	Toute autre partie du navire
Longueur ( $l_s$ )	$\frac{L}{10}$	5 mètres
Profondeur ( $t_s$ )	$\frac{B}{6}$ ou 10 mètres si cette dimension est inférieure	5 mètres
Hauteur ( $v_s$ )	$\frac{B}{15}$ ou 6 mètres, si cette dimension est inférieure, pour de la ligne de référence	

L, B (en mètres) et la perpendiculaire sont définis à la règle 3 de la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

2. *Fuites hypothétiques d'hydrocarbures émanant des citernes présumées en état d'avarie à la suite de l'accident*

Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues à un abordage ( $O_c$ ) ou à un échouement ( $O_s$ ) sont calculées à l'aide de la formule suivante pour les compartiments endommagés et pour chaque emplacement hypothétique de la brèche indiqué à la section 1.

2.1. *Abordage*

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (1)$$

2.2. *Echouement*

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (2)$$

Dans ces formules:

$W_i$  = volume en mètres cubes d'une citerne latérale en état d'avarie après l'accident hypothétique de la section 1;  $W_i$  d'une citerne de ballast propre peut être pris égal à zéro,

$C_i$  = volume en mètres cubes d'une citerne centrale en état d'avarie après l'accident hypothétique de la section 1;  $C_i$  d'une citerne de ballast propre peut être pris égal à zéro,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ; lorsque  $b_i$  est égal ou supérieur à  $t_c$ ,  $K_i$  doit être pris égal à zéro,

Utsträckning i vertikalled ( $v_c$ ) från baslinjen och uppåt utan begränsning

### 1.2. Grundstötning

	Den del av fartyget som ligger inom 0,3L från förliga perpendikeln	Övriga delar av fartyget
Utsträckning i längskeppsled ( $l_s$ )	$\frac{L}{10}$	5 meter
Utsträckning i tvärskeppsled ( $t_s$ )	$\frac{B}{6}$ eller 10 meter om detta mått är mindre	5 meter
Utsträckning i vertikalled ( $v_s$ ) från baslinjen	$\frac{B}{15}$ eller 6 meter om detta mått är mindre för varje del av fartyget	

L och B i meter samt perpendikeln är definierade i regel 3 i 1966 års internationella lastlinjekonvention

### 2. Hypotetiskt utflöde av olja från tankar som antages bli skadade vid en olycka

Det hypotetiska utflödet av olja vid kollision ( $O_c$ ) eller grundstötning ( $O_s$ ) beräknas enligt följande formler i fråga om skadade utrymmen och varje antaget skadeläge som anges i mom. 1.

#### 2.1. Kollision

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (1)$$

#### 2.2. Grundstötning

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (2)$$

I dessa formler betyder

$W_i$  volym i kubikmeter av vingtank som skadas genom händelse som anges i mom. 1; för en ren ballasttank får  $W_i$  sättas lika med noll,

$C_i$  volym i kubikmeter av centertank som skadas genom händelse som anges i mom. 1; för en ren ballasttank får  $C_i$  sättas lika med noll,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ; om  $b_i$  är lika med eller större än  $t_c$ , sättes  $K_i$  lika med noll,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ ; when  $h_i$  is equal to or greater than  $v_s$ ,  $Z_i$  shall be taken equal to zero,

$b_i$  = width of wing tank in metres under consideration,

$h_i$  = minimum depth of the double bottom in metres under consideration, where no double bottom is fitted,  $h_i$  shall be taken equal to zero,

wing tank = any tank adjacent to the side shell plating,

centre tank = any tank inboard a longitudinal bulkhead.

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ ; lorsque  $h_i$  est égal ou supérieur à  $v_s$ ,  $Z_i$  doit être pris égal à zéro,

$b_i$  = largeur en mètres de la citerne latérale considérée,

$h_i$  = hauteur minimale en mètres des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds,  $h_i$  doit être pris égal à zéro,

citerne latérale = toute citerne adjacente au bordé du navire,

citerne centrale = toute citerne située à l'intérieur d'une cloison longitudinale.

### 2.3 Special requirements

2.3.1 If a void space or clean water ballast-tank of a length less than  $l_c$  as defined in 1.1 is located between wing oil tanks,  $O_c$  in formula (1) may be calculated on the basis of volume  $W_i$  being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by  $S_i$  as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

where:

$l_i$  = length in metres of void space or clean ballast tank under consideration.

2.3.2(a). Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b). Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the stranding damage shall be included in formula (2) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

2.3.2(c). Suction wells may be neglected in the determination of the value  $h_i$  provided

### 2.3. Dispositions particulières

2.3.1. Si un espace vide ou une citerne de ballast propre dont la longueur est inférieure à la longueur  $l_c$  définie à la section 1.1 se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur de  $O_c$  de la formule (1) peut être calculée en prenant le volume  $W_i$  égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité) multiplié par  $S_i$  défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume total réel.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

Dans cette formule:  $l_i$  = longueur en mètres de l'espace vide ou de la citerne de ballast propre considéré.

2.3.2.a) Il n'y a lieu de tenir compte des citernes de double fonds vides ou transportant de l'eau propre que lorsque les citernes situées au-dessus contiennent une cargaison.

b) Lorsque les doubles fonds ne s'étendent pas sur toute la longueur et sur toute la largeur de la citerne considérée, on estime qu'il n'y a pas de doubles fonds et il convient alors d'inclure dans la formule (2) le volume des citernes situées audessus de la brèche due à un échouement, même si on ne considère pas la citerne comme endommagée, en raison de la présence de ces doubles fonds partiels.

c) Il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards dans le calcul de la valeur de  $h_i$

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ ; är  $h_i$  lika med eller större än  $v_s$ , sättes  $Z_i$  lika med noll,

$b_i$  bredd i meter av ifrågavarande vingtank,

$h_i$  minsta djupet i meter av ifrågavarande dubbelbottentank; finns ingen dubbelbotten, sättes  $h_i$  lika med noll,

vingtank tank som sträcker sig ut till fartygs-  
sidan,

centertank tank som ligger mellan längskepps-  
skott.

### 2.3. Särskilda föreskrifter

2.3.1. Om en tom tank eller en ren vattenballasttank med en längd som är mindre än  $l_c$ , definierad i mom. 1.1., ligger mellan vingtankar för olja, får  $O_c$  i formeln (1) beräknas med användande av volymen  $W_i$ , som är den verkliga volymen av en av de två tankar som är belägna intill sådant rum (om tankarna är lika stora) eller av den mindre av de två tankarna (om de ej är lika stora), multiplicerad med  $S_i$  som definieras här nedan. För alla andra vingtankar som berörs av skadan används hela den verkliga volymen.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c};$$

I denna formel betyder  $l_i$  längd i meter av tomtanken eller vattenballasttanken

2.3.2.a) Till dubbelbottentank som är tom eller innehåller rent vatten skall hänsyn tas endast när last föres i tankarna ovanför densamma.

b) Om den dubbla botten ej har minst samma utsträckning i både längd och omfång som tanken, beaktas den ej vid beräkningen. Volymen av de tankar som ligger ovanför stället för grundstötningsskadan inräknas då i formel (2), även om tanken ej anses skadad med hänsyn till att det finns en sådan delvis täckande dubbelbotten.

c) Länsbrunnar behöver ej tagas med vid beräkning av värdet  $h_i$ , om de icke har stor

such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom,  $h_1$  shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank sewed to prevent oil outflow in the event of damage of the piping during stranding. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible.

2.3.3. In the case where stranding damage simultaneously involves four centre tanks, the value of  $O_s$  may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (3)$$

2.3.4. An Administration may credit as reducing oil outflow in case of stranding, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of  $O_s$  according to formula (3). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the stranding damage  $v_s$ .

The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other governments.

lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont une hauteur minimale, par rapport à la citerne, en tout cas inférieure à la moitié de celle des doubles fonds. Si la hauteur d'un puisard est supérieure à la moitié de celle des doubles fonds,  $h_1$  doit être pris égal à la hauteur des doubles fonds moins celle du puisard.

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de soupapes ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages lors d'un échouement. Ces tuyautages doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire.

2.3.3. Lorsque la brèche due à un échouement atteint simultanément quatre citernes centrales, la valeur de  $O_s$  peut être calculée d'après la formule :

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (3)$$

2.3.4. Une Administration peut considérer comme réduisant les fuites d'hydrocarbures dans le cas d'un échouement un dispositif de transfert de la cargaison ayant en cas d'urgence une forte puissance d'aspiration dans chaque citerne à cargaison et capable de transférer les hydrocarbures d'une ou plusieurs citernes endommagées vers des citernes de ballast isolées ou vers les citernes à cargaison disponibles, si on peut s'assurer que ces dernières ont une profondeur suffisante. Cette hypothèse n'est toutefois valable que s'il est possible de transférer en deux heures un volume d'hydrocarbures égal à la moitié de la capacité de la plus grande des citernes endommagées et si les citernes de ballast ou à cargaison peuvent absorber ce volume. De plus, elle ne peut adopter cette hypothèse que pour autoriser le calcul de  $O_s$  d'après la formule (3). Les tuyautages d'aspiration doivent être installés à une hauteur au moins égale à la hauteur de la brèche due à un échouement ( $v_s$ ).

L'Administration doit communiquer à l'Organisation les renseignements sur les dispositions qu'elle adopte, aux fins de diffusion aux autres gouvernements.

yta och har minsta lämpliga djup med hänsyn till tanken och i vart fall ej är djupare än halva djupet av dubbelbottentanken. Är djupet av sådan brunn större än halva djupet av dubbelbottentanken, sättes  $h_1$  lika med dubbelbottentankens djup minskat med brunnens djup.

Om rörledning till sådan brunn installeras inne i dubbelbotten, skall den vara försedd med ventiler eller andra avstängningsanordningar vid tankgenomgången, för att oljeutflöde skall hindras om rörledningen skadas vid grundstötning. Sådan rörledning skall installeras så högt över bottenbordläggningen som möjligt.

2.3.3. Om en skada till följd av grundstötning samtidigt berör fyra centertankar, får värdet på  $O_s$  beräknas enligt formeln

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (3)$$

2.3.4. Administrationen får räkna med reduktion av oljeutflödet vid grundstötning, om ett tanköverföringsystem med stor sugförmåga i nödsituation är anordnat i varje lastolja-tank, som kan överföra olja från en eller flera tankar som har skadats till avskilda ballast-tankar eller till tillgängliga lasttankar och om det kan visas att dessa tankar har tillräcklig rymd. Reduktion kommer i fråga endast om det är möjligt att inom två timmar överföra en oljemängd som motsvarar halva volymen av den största av de skadade tankarna och om ballast- eller lasttankar kan taga emot denna oljemängd. Vidare får reduktionen tillämpas endast på det sättet, att  $O_s$  beräknas enligt formel (3). Sugledningarna får inte vara installerade lägre än i höjd med stället för grundstötningsskadan ( $v_s$ ).

Administrationen lämnar organisationen upplysningar om de anordningar som den har godkänt. Upplysningarna lämnas vidare till övriga regeringar.

3. Limitations of Size of Cargo Oil Tanks

3. Limitations des dimensions des citernes à cargaison

3.1 Limitation of hypothetical oil outflow

3.1. Limitation des fuites hypothétiques d'hydrocarbures

The hypothetical oil outflow  $O_c$  or  $O_s$  calculated in accordance with the formulae in Section 2 shall not exceed 30,000 cubic metres or  $400\sqrt[3]{DW}$ , whichever is the greater but subject to a maximum of 40,000 cubic metres where:  $DW$  = deadweight of the ship in metric tons.

Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures  $O_c$  et  $O_s$  calculées suivant les formules de la section 2 ne doivent pas dépasser 30 000 mètres cubes ou  $400\sqrt[3]{DW}$  si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40 000 mètres cubes,  $DW$  représentant le port en lourd du navire exprimé en tonnes métriques.

3.2 Limitation of volume of single tank

3.2. Limitation du volume de chaque citerne prise séparément

The volume of a wing tank shall exceed seventy-five per cent of the limits of hypothetical oil outflow referred to in 3.1. The volume of a centre tank shall not exceed 50,000 cubic metres.

Le volume d'une citerne latérale ne doit pas dépasser soixante quinze pour cent des limites prévues au paragraphe 3.1 pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale ne doit pas dépasser 50 000 mètres cubes.

3.3 Limitation of tank length

3.3. Limitation de la longueur des citernes

The length of each tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

La longueur de chaque citerne ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes si ces valeurs sont supérieures :

(a) where no longitudinal bulkhead is provided:

a) s'il n'existe pas de cloison longitudinale :

0.1L

0,1L

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

b) lorsqu'il n'existe qu'une cloison longitudinale dans l'axe du navire :

0.15L

0,15L

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

c) lorsqu'il existe deux rangées ou plus de cloisons longitudinales :

(i) for wing tanks:

i) pour les citernes latérales :

0.2L

0,2L

(ii) for centre tanks:

ii) pour les citernes centrales :

(1) if  $\frac{b_i}{B}$  is equal to or greater than  $\frac{1}{5}$ :

1) si  $\frac{b_i}{B}$  est égal ou supérieur à  $\frac{1}{5}$ :

0.2L

0,2L

(2) if  $\frac{b_i}{B}$  is less than  $\frac{1}{5}$ :

2) si  $\frac{b_i}{B}$  est inférieur à  $\frac{1}{5}$ :

— where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

— lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale :

$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$

$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$

— where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

— lorsqu'il existe une cloison axiale :

$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$

$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

## 3. Begränsning av lastoljetankars storlek

## 3.1. Begränsning av det hypotetiska oljeutflödet

Det hypotetiska oljeutflödet  $O_e$  eller  $O_s$  beräknat enligt formlerna i mom. 2 får ej överstiga 30 000 kubikmeter eller  $400\sqrt[3]{DW}$  om det måttet är större. Det hypotetiska oljeutflödet får dock ej överstiga 40 000 kubikmeter. DW betyder fartygets dödvikt i metriska ton.

## 3.2. Begränsning av enskilda tankars volym

En vingtanks volym får ej vara större än 75 procent av den begränsade mängd hypotetiskt oljeutflöde som anges i mom. 3.1. En centertanks volym får ej vara större än 50 000 kubikmeter.

## 3.3. Begränsning av tankars längd

Ingen tank får vara längre än 10 meter eller något av följande värden, om det är större:

a) om långskeppsskott ej finns

0,1L

b) om långskeppsskott finns endast i centerlinjen

0,15L

c) om två eller flera långskeppsskott finns

i) när det gäller vingtank

0,2L

ii) när det gäller centertank

1) om  $\frac{b_i}{B}$  är lika med eller större än  $1/5$

0,2L

2) om  $\frac{b_i}{B}$  är mindre än  $1/5$

— om långskeppsskott ej finns i fartygets mittplan

$(0,5 \frac{b_i}{B} \div 0,1)L$

— om långskeppsskott finns i fartygets mittplan

$(0,25 \frac{b_i}{B} \div 0,15)L$

**Innehållsförteckning**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg ....	2
Förslag till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg .....	6
Förslag till lag om ändring i lagen (1971: 1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten .....	6
Utdrag av statsrådsprotokollet den 24 mars 1972 .....	7
1. Inledning .....	7
2. Oljeskyddskonventionen .....	9
Gällande konventionsbestämmelser .....	9
1969 års ändringar i konventionen .....	11
Resolutionen om nationell tillämpning av 1969 års ändringar .....	19
1971 års ändringar i konventionen samt resolutioner om nationell tillämpning av ändringarna .....	20
Departementschefen .....	23
3. Lagstiftningsfrågor .....	27
Gällande bestämmelser .....	27
Lagstiftning med anledning av ändringarna i oljeskyddskonventionen .....	30
Mottagningsstationer, skärpt kontroll och påföljder .....	31
Befogenhet för myndighet att meddela förbud eller föreläggande .....	32
Toalettavfall och annat avfall från fartygs drift som ej är olja .....	37
Departementschefen .....	43
4. Förslaget till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg .....	57
5. Förslaget till ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg .....	79
6. Hemställan .....	80
Bilaga 1: 1969 års ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja .....	82
Bilaga 2: 1971 års ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (1969 års ändrade lydelse) .....	108