



## Kampen mot oljan på havet

*Jättetankern Torrey Canyons förlisning utanför Cornwall 1967 ställde oljeskyddsproblemen i skarpare belysning än tidigare.*

*Kommerserådet Gunnar Böös ger i denna artikel en redogörelse för kampen mot oljeföreningarna samt skildrar hur ett internationellt skyddsarbete har vuxit fram med England och Sverige som främsta pådrivare.*

*Sedan 1964 arbetar i nära samförstånd med en brittisk kommitté*

*Nordiska Oljeskyddsunionen, vars medlemmar är 50 riksorganisationer representerande 2 miljoner medborgare i de nordiska länderna.*

*Dess yttersta syfte är att få till stånd totalt förbud mot utsläpp av olja på haven.*

Året 1967 har ställt oljeskyddsproblemen i skarpare belysning än någonsin tidigare. Den oerhörda katastrof som i slutet av mars drabbade England, då den amerikanskägda jättetankern Torrey Canyon förliste utanför Cornwalls kust i farvattnet mellan Scilly-öarna och Land's End, bragte konsekvenserna av föreningen genom på havet löskommen olja i dagen på ett alarmerande sätt. De dramatiska händelserna, som hotade att utveckla sig till en landsolycka, fängslade världens uppmärksamhet under ett par veckor och kommer länge att ge eko i internationella organisationer och i de lagstiftande församlingarna i de flesta länder. I ett slag blev man överallt varse vilka värden som hotas med förstörelse genom oljan från havet och man fick också klart för sig hur hjälplös man står i en sådan situation, hur ringa hjälpmedel man har och hur litet man vet om möjligheterna att skydda sig mot faran eller att avhjälpa skadan när oljan sköljts upp på stränder, klippor och skär. I det aktuella fallet fick världen tillfälle att bevittna en improvisation av jättelika mått, där civila och militära myndigheter med regeringens främsta män i spetsen i samarbete med lokala samfälligheter och enskilda medborgare mobiliserade alla krafter och resurser till skydd mot den oerhörda katastrof som hotade.

Det var en beundransvärd prestation i typisk engelsk stil, men i vad mån man verkligen lyckades är det svårt att med visshet uttala sig om. Säkert är i

vart fall att mycket stora skador hann anställas på stora delar av kusten, att oräkneliga mängder av sjöfågel pinligen omkom under upprörande omständigheter, att många badorter hotades med allvarliga förluster, att ostron- och andra skaldjursbankar blev förstörda, att fisket åtminstone temporärt äventyrades och att sjösport och friluftsliv vid havet i avsevärd utsträckning hindrades eller stördes under sommaren. Man gjorde sitt bästa att förringa skador och obehag, men det är uppenbart att man på många håll länge kommer att lida av konsekvenserna. Katastrofen inskränkte sig för övrigt inte till England; medan det engelska flygvapnet bombade sönder vraket och lyckades sätta eld på den i fartyget kvarvarande oljan, vältrade en stor del av den tidigare löskomna oljemängden som en tjock sörja in mot Frankrikes kust och anställde där stora skador i trots av fransmännens ansträngningar att avvärja olyckan. Kostnaderna blev enorma; enbart för Englands del uppskattades de till omkring 150 milj. kr sammanlagt för stat, län, kommuner och enskilda.

#### Svensk beredskap "vilande"

Här i landet frågade press och allmänhet med oro hur det stod till med vår egen beredskap mot oljeskador, och man erinrade sig med obehagliga känslor den förödelse som för ett par år sedan vållades i sundsvallstrakten, där kusten på en sträcka av sju mil blev illa nersölad av olja som kommit lös till följd av

ett liknande haveri som drabbat den norska tankern Gogstad och som föranledde en kostnad på omkring två milj. kr enbart för en hjälplig sanering av stränderna. Man drog sig till minnes att regeringen fyra år tidigare tillsatte en kommitté med uppgift att utreda beredskapsfrågan och komma med förslag ävensom att kommittén två år senare (1965) avgav ett betänkande med förslag till en beredskapsorganisation, som det i första hand skulle ankomma på primärkommunerna att upprätta. Det utröntes att förslaget under remissbehandlingen mött motstånd från kommunernas sida på grund av kostnaderna, och att ärendet därefter vilat i något departement.

Under intryck av Torrey Canyon-katastrofen har emellertid andarna vaknat och åtskilligt har hänt både här och utomlands. Sedan brittiska regeringen i parlamentet redovisat sina göranden och låtanden i samband med katastrofen — och därvid bland annat påvisat de internationella komplikationer som uppstå vid ingripanden utanför eget territorialvatten mot fartyg av främmande nationalitet och överhuvudtaget uppkomma så snart det blir fråga om åtgärder beträffande den internationella sjöfarten — manifesterade den sin handlingskraft genom ett vidlyftigt utredningsprogram, vars genomförande anförtroddes åt den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) i London, vilken omedelbart fått gripa sig an uppgiften och antagligen kom-

mer att ha full sysselsättning därmed under åtskilliga år framåt. Det är en lång rad synnerligen invecklade och intrikanta frågor som sålunda bragts på tapeten, såsom begränsning av storleken av s.k. supertankers, strängare bestämmelser angående tankfartygens byggnad och utrustning, anvisande av särskilda sjövägar för dylika fartyg, enkelriktad trafik i vissa farleder, skyldighet att vid navigering i trängre farleder eller vid angoring av hamn efterkomma radioanvisningar från land (såsom beträffande luftfartyg), reglering av rätten för ett hotat land att ingripa mot främmande fartyg även på internationellt vatten, strängare regler beträffande bemanningen av tankfartyg samt i fråga om kompetensen hos befälet, reglering av assurances- och ansvarsfrågor, tillskapande av en internationell fond för skade- och kostnadsersättningar vid oljeförorenig av kuster och stränder m.m.

#### Provisorier

I Sverige har Torrey Canyon-katastrofen föranlett en rad provisoriska beredskapsåtgärder. Sålunda har Sprängämnesinspektionen hos Kommerskollegium bildat en expertgrupp som erbjuder sina tjänster åt kommuner och enskilda när det gäller åtgärder för avvärjande eller avhjäljande av oljeskador. Därjämte har inom vissa kustlän länsstyrelser och kommunala organ etablerat samverkan sinsemellan och med kustbevakningen m.fl. för bekämpande av oljeskador, vilken samverkan på sina håll, främst i Göte-

borg och Malmö, lett till organiserandet av en mera permanent lokal och regional beredskap, likande den som 1963 års oljeskyddskommitté på sin tid föreslog. Vidare har regeringen blåst liv i kommitténs betänkande och dels uppdragit åt Riksrevisionsverket att närmare utreda kostnadsfrågan, dels hänskjutit beredskapsfrågan i dess helhet till en förut tillsatt utredning angående den allmänna räddningstjänsten, varifrån förslag kan väntas om ett par år. Allt är sålunda väl beställt såvitt angår beredskapsfrågan — tillsvidare.

Oljeskyddsfrågan har emellertid en annan sida, som icke får komma i skymundan till följd av den uppmärksamhet som beredskapsfrågan sålunda tilldragit sig.

Under parlamentsdebatterna i London rörande Torrey Canyon-olyckan erinrades om den ständigt fortgående oljeförorenig som vållas genom *de avsiktliga oljeutsläppen från fartygen*, vilka alltså är betydande, särskilt från tankfartygen men även i icke ringa mån från torrlastfartyg som nyttjar olja såsom bränsle. Det framhävdes därvid starkt, att man inte får förtrötta i strävandena att göra definitivt slut på denna praxis, som numera utan tvekan kan betecknas såsom onödig och oförsvarlig. Det propagandaarbete i sådant syfte som bedrivs av enskilda organisationer är därför av stor betydelse inte minst för vidmakthållande av en opinion som stöd för myndigheterna i deras strävan att komma till rätta med oljeplågan.

### Djurplågeri och skadegörelse

Verkningarna av oljeföroreningen till havs genom utsläpp från fartyg uppmärksammades redan efter första världskriget av ornitologerna som i likhet med kustbefolkningen samt jägare och annat friluftsfolk hade tillfälle att iakttaga hurusom mängder av oljeskadad sjöfågel tid efter annan sköljdes upp på kusterna på skilda håll i världen. Detta upprörande djurplågeri kom också då och då till allmänhetens kännedom genom tidningspressen och så småningom växte där fram en opinion emot oljeföroreningen, vilken växte sig starkare allt eftersom oljans skadeverkningar mer och mer gjorde sig märkbara även i form av nersölade badstränder, skador å fiskeredskap, båtar och bryggor etc. med vittgående ekonomiska konsekvenser för växande grupper av medborgare. Sedan flera försök under 20- och 30-talen att åstadkomma någon internationell reglering av frågan misslyckats till följd av inflytande från starka privatintressen, tog sig den växande indignationen uttryck genom upprättande av enskilda organisationer, främst i England och de nordiska länderna, där i början av 50-talet kommittéer bildats i syfte att framtinga internationella åtgärder till bekämpande av oljeplågan, som under tiden blivit ett stort globalt problem.

### Internationell konvention

Det inflytande dessa organ utövade genom information och propaganda bidrog utan tvivel till att den internatio-

nella oljeskyddskonferens, som på brittiska regeringens inbjudan 1954 samlats i London, trots segt motstånd lyckades åstadkomma en konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja från fartyg. Ehuru konventionen var mycket försiktigt avfattad och endast utgjorde ett första steg på vägen, fördröjdes ikraftträdandet länge till följd av bristande anslutning; först 1958 blev den gällande. Det var emellertid redan från början uppenbart att mera vittgående bestämmelser erfordrades för att hejda oljepesten. En uppmärksamman manifestation i detta syfte utgjorde den stora privata konferens som i regi av den brittiska Advisory Committee on Oil Pollution med deltagare från många länder hölls i Köpenhamn 1959. Denna konferens krävde sammankallandet av en ny mellanstatlig konferens snarast möjligt och yrkade på totalt förbud mot oljeutsläpp såsom den enda effektiva lösningen av problemet. Efter ytterligare tre års väntan kom 1962 en ny konferens till stånd med uppgift att revidera konventionen. Inte heller nu visade det sig möjligt att nå fram till en slutlig lösning av oljeskyddsproblemet i form av totalt förbud, men några väsentliga förbättringar kunde dock noteras, främst en utvidgning av de förbjudna zonerna, med resultat bl.a. att Östersjön och Nordsjön i deras helhet skulle bli förbjudna områden. Såsom en vägvisare för framtiden beslöts också att större fartyg som komme att byggas efter ändringarnas ikraftträdande i princip skulle vara

förhindrade att släppa ut olja var de än befunne sig; denna bestämmelse fick alltså inte någon verkan beträffande den stora mängden existerande fartyg, vilket innebar en helt omotiverad eftergift, eftersom avståndet från oljeutsläpp icke förutsätter någon ändring i fartygens konstruktion och följaktligen lika gärna kan iakttagas av existerande som av nybyggda fartyg.

När konferensen åtskiljdes förklarade presidenten, att man visserligen lyckats åstadkomma en hel del men att det viktigaste återstod — ”först och främst att göra allt vad vi kan för att förmå våra regeringar att så fort som möjligt godkänna och tillämpa den konvention vi antagit och de beslut vi fattat; och vidare att med alla till buds stående medel påverka alla berörda parter: oljebolagen, redarna och sjöfolket, att göra vad på dem ankommer”.

#### **Nordiska Oljeskyddsunionen**

För att efterkomma denna maning, som sedermera visat sig vara synnerligen välgrundad, bildades i januari 1963 i Stockholm det Nordiska Aktionsutskottet för oljeskydd till sjöss med syfte att motverka den likgiltighet och senfärdighet och det passiva motstånd som under så lång tid satt sin prägel på utvecklingen. Till detta initiativ medverkade även insikten om behovet av ett organ varigenom de skadelidande intressena kunde komma till tals, och utskottets uppgift blev främst att genom information och propaganda hålla den allmänna opinio-

nen vaken och att såsom en ”pressure group” utöva påtryckningar på regeringar och officiella myndigheter. En av dess första åtgärder blev att i en jätteupplaga på närmare 300 000 ex. i översättning sprida den brittiska kommitténs propagandabroschyr ”Stop Oil Pollution” samt att i anslutning därtill i tidningar, tidskrifter och andra publikationer samt med hjälp av radio och TV sprida kännedom om oljeföreningens fördärvbringande verkningar.

Såsom en följd härav bildades på en konferens i Stockholm 1964 den Nordiska Oljeskyddsunionen. Dess medlemmar utgöres av 50 riksorganisationer, tillhoppa representerande minst 2 milj. medborgare i de nordiska länderna. Unionen är sålunda själv en mäktig demonstration av miljontals människors krav på effektiva åtgärder för att hejda oljeplågan. Syftet med dess bildande var också att skapa en bred organisatorisk grundval för Aktionsutskottet, vilket betroddes med uppgiften att vara Unionens verkställighetsorgan, samtidigt som utskottets medlemmar valdes till ledamöter av Unionens råd. Enligt dess stadgar avser Unionens verksamhet i första hand att verka för allmän anslutning till den internationella oljeskyddskonventionen med 1962 års ändringar däri; men dess yttersta mål är åvägabringande snarast möjligt av totalt förbud mot utsläpp av beständig olja på haven. Unionen vill därjämte bl.a. befrämja realiserandet av sådana önskemål och rekommendationer som i samband med

konventionsreglerna antagits av de internationella oljeskyddskonferenserna i London 1954 och 1962. För dessa ändamål vill Unionen samverka med alla organ, statliga och internationella såväl som enskilda, som har till uppgift att verka till skydd för de intressen som är utsatta för skadeverkningarna av oljeutsläppen till sjöss. I konsekvens härmed har bl.a. avtal träffats om fortlöpande samarbete mellan Unionen och den brittiska kommittén.

Sverige har liksom England gått i spetsen för den internationella bekämpningen av oljeföroreningen på haven, och vårt land var ett av de första att ratificera såväl 1954 års oljeskyddskonvention som 1962 års nya konventionsregler. Svensk lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (oljeskyddslagen) utfärdades 1956 och den har jämte dess följdförfattningar efter hand ändrats i enlighet med de reviderade konventionsbestämmelserna samt därutöver i vissa stycken skärpts för svenska fartygs vidkommande i syfte att skapa ökat skydd mot förorening av våra egna kuster. De nya internationella reglerna och därpå grundade bestämmelser trädde i kraft den 18 maj 1967.

#### Besvikelsernas år

Formellt sett skulle det sålunda vara väl beställt med oljeskyddet i vårt land omgivande vatten: Enligt internationell överenskommelse och svensk lagstiftning skulle såväl Östersjön som Nordsjön och angränsande farvatten numera vara i hu-

vudsak fredade mot oljeutsläpp från fartyg. I praktiken har det emellertid tätt sig annorlunda — oljeföroreningen har under det gångna sommaråret varit värre än någonsin. Den ena alarmerande rapporten efter den andra om drivande oljebälten har inlupit, och tidningarna har landet runt varit fulla med notiser, reportage, insändare och artiklar om oljeskador; i många fall har saken även behandlats redaktionellt i ledande artiklar och ämnet har också uppmärksammats i radio och varit på tapeten i TV.

Kustbevakningens rapporter om iakttagna oljeutsläpp uppgick under 1967 till omkring 170. Fågeldöden har härjat, och på många håll har stränderna blivit nedsölade; på andra ställen har skador kunnat avvärjas genom improviserade, ofta synnerligen kostnadskrävande insatser av myndigheter och enskilda. Från Norrland till Skåne och längs hela Västkusten utgjorde oljan förra sommaren ett ständigt hot. Det är omöjligt att avgöra i vad mån oljan kommit från svenska eller utländska fartyg, men det tjänar ingenting till att bara skylla på utlänningarna, ty för den svenska sjöfartens vidkommande har man dessvärre alltfjämt att räkna med en rätt utbredd uppfattning, att det ankommer på staten och hamnarna att se till att fartygen kan befria sig från sina oljerester, och man menar tydligen att, så länge det inte är på tillfredsställande sätt sörjt härför, står det fartygen fritt att trots gällande förbud tömma sin olja i havet. Denna grovt felaktiga

uppfattning, som vid flera tillfällen även på senare tid kommit till uttryck på sjöfartshåll, måste bestämt avvisas. Det finns både medel och metoder att undvika oljeutsläpp; för tankfartygens del erbjuder det förfarande som under namn av "Load on top"-systemet tillämpas av ett flertal oljebolag åtminstone beträffande råoljetransporterna en enkel och fullt utexperimenterad metod, och för övriga fartyg ligger lösningen i användning av separatorer. På ekonomiska skäl grundade invändningar kan icke accepteras, ty oljeutsläppen vållar ekonomiska skador och kostnader för andra intressenter, såväl enskilda som allmänna. Laglydnad och ovillkorligt iakttagande av gällande föreskrifter måste krävas och om så behövs framtvings genom skärpt övervakning och strängt beivrande av

överträdelser. De sjöfarande och deras herrar måste bringas att inse sitt ansvar och sina laga skyldigheter och upphöra med att i trots av gällande författningsbestämmelser och internationella regler häva sina oljerester i sjön.

#### **Förbjud alla oljeutsläpp!**

De ännu tillåtna oljeutsläppen, vilka i de "fria" zonerna medför en fortlöpande uttömning på haven av sannolikt bortåt 500 000 ton olja årligen, måste upphöra. "Load on top"-metoden måste tillämpas av alla tankfartyg för alla laster. Det totalförbud som enligt oljeskyddskonventionen f.n. gäller endast nybyggda fartyg om 20 000 ton eller mer, måste utsträckas att gälla alla fartyg på alla hav. "Freedom of the Seas" får inte missbrukas till att skada andra.

#### KOMMITTÉVÄSENDET

---

*För att utredningsväsendet ej skall fullständigt dirigeras ovanifrån utan bibehålla något av sin objektivitet, fordras dock mer än någonsin i gengäld, att medlemmarna i övrigt av kommittéerna företräda skilda intressen och riktningar. I stället kan man nu iakttaga, att regeringen visar sig allt mindre intresserad härav och i en tidigare okänd utsträckning utnyttjar kommittéväsendet för att tillgodose lika uppenbara som ensidiga partiintressen.*

Svensk Tidskrift 1938