

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

Fremsat den 7. oktober 1970 af *handelsministeren*.

#### § 1.

I lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet, jfr. lovbekendtgørelse nr. 124 af 7. april 1967, foretages følgende ændringer:

1. *Lovens titel* affattes således: „Lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie m. v.“

2. I § 1 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

„*Stk. 4.* Ved „øjeblikkelig udtømningshastighed af olieindhold“ forstås udtømningshastigheden af olie i liter pr. time i et givet øjeblik divideret med skibets fart i knob i samme øjeblik.

*Stk. 5.* Ved „nærmeste kyst“ forstås den basislinie, fra hvilken søterritoriet for vedkommende område er fastsat i overensstemmelse med Genèvekonventionen om søterritoriet og den tilgrænsende zone, 1958.

*Stk. 6.* Ved „sømil“ forstås 1.852 meter.“

Stk. 4 bliver herefter stk. 7.

3. § 3 affattes således:

„§ 3. Fra ethvert dansk tankskib på 150 registertons brutto og derover er det forbudt at udtømme olie eller olieholdig blanding i havet, medmindre følgende betingelser er opfyldt:

- 1) skibet er i fart,
- 2) den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold ikke overstiger 60 liter pr. sømil,

- 3) den samlede mængde olie, der udtømmes på en ballastrejse, ikke overstiger 1/15.000 af den totale lasteevne, og
- 4) skibet er mere end 50 sømil fra den nærmeste kyst.

*Stk. 2.* Forbudet i stk. 1 gælder ikke for udtømmning af ballast fra en lasttank, der, siden ladning sidst blev transporteret i den, er blevet rensset således, at eventuelt spildvand derfra ikke ville efterlade synlige spor af olie på vandets overflade, såfremt det blev pumpet ud i rent, stille vand på en klar dag fra et skib, der ligger stille.

*Stk. 3.* Udtømmning af olie eller olieholdig blanding fra maskinrummets rendestene kan dog finde sted på de i § 4 angivne betingelser.“

4. § 4 affattes således:

„§ 4. Fra andre danske skibe på 500 registertons brutto og derover er det forbudt at udtømme olie eller olieholdig blanding i havet, medmindre følgende betingelser er opfyldt:

- 1) skibet er i fart,
- 2) den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold ikke overstiger 60 liter pr. sømil,
- 3) olieindholdet i udtømningen er mindre end 1/10.000 af blandingen, og
- 4) udtømningen foretages så langt fra land som praktisk muligt.“

**5. Efter § 4 indsættes:**

„§ 5. Bestemmelserne i §§ 2, 3 og 4 finder ikke anvendelse på:

- 1) udtømning, der sker af hensyn til skibets sikkerhed, for at forhindre skade på skib eller ladning eller for at redde menneskeliv, eller
- 2) udflydning, der skyldes skade på skibet eller uundgåelig lækage, forudsat at der, efter at skaden eller lækagen er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning.“

6. I § 6, stk. 1, ændres „§ 3, stk. 2“ til: „§ 3, stk. 1, og § 4“, og „brændselolie eller tung dieselolie“ ændres til: „olie“.

**7. Efter § 10 indsættes:**

„§ 10 a. Handelsministeren kan efter indstilling fra det i § 9 omhandlede råd fastsætte bestemmelser til forebyggelse af, at havet forurenes ved udkastning fra danske skibe af ikke let nedbrydelige eller skadelige materialer, samt forbyde enhver udkastning fra skibe af sådanne materialer i danske territorialfarvande.“

8. I 12, stk. 2, ændres „§ 3, stk. 2,“ til: „§ 3, stk. 1, og § 4“.

**§ 2.**

Tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i § 1, nr. 1-6 og 8 fastsættes af handelsministeren.

**Bemærkninger til lovforslaget.***Almindelige bemærkninger.*

Ved beslutning af marts 1956 gav folketinget sit samtykke til, at Danmark ratificerede den i London i maj 1954 underskrevne konvention til undgåelse af forurening af havet med olie. Ved loven af 28. marts 1956 om foranstaltninger mod olieforurening af havet gaves de nærmere regler, der muliggjorde konventionens gennemførelse her i landet, og konventionen blev derefter ratificeret fra dansk side i november 1956. Det fornødne antal ratifikationer for konventionens ikrafttræden forelå imidlertid først i 1958, og konventionen blev derfor først virksom fra juli 1958. Ifølge konventionen er olieudtømning som hovedregel forbudt indenfor de ved konventionen fastlagte zoner, medens olieudtømning er tilladt udenfor zonerne.

I 1960 foreslog IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), at der afholdtes en ny konference med henblik på at skærpe konventionens bestemmelser under hensyn til de indvundne erfaringer, og i overensstemmelse hermed blev der i marts/april 1962 afholdt en konference i London, på hvilken der vedtoges en række ændringer i konventionen, der bl. a. medførte, at olieudtømning i Nordøen og Østersøen blev helt forbudt.

Efter vedtagelsen af loven af 14. februar 1964 om ændringer i lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet blev ændringerne i konventionen tiltrådt af Danmark 21. maj 1964, og efter at det fornødne antal lande havde tiltrådt ændringerne, trådte disse i kraft 18. maj 1967.

I 1967 blev spørgsmålet om en yderligere skærpe af konventionens bestemmelser taget op til drøftelse i IMCO med henblik på at indføre et totalforbud mod olieudtømning i havet, idet det såkaldte Load on Top system havde åbnet praktiske muligheder herfor. Dette system indebærer mulighed for tankrensning under sejlads således, at olieresterne efterhånden samles i en enkelt tank (settlingtank), medens det til tankrensningen anvendte vand udtømmes i havet, efter at olien for de rensede tanks vedkommende helt og for settlingtankens vedkommende i det væsentlige er udskilt fra vandet. Skibet kan derefter modtage ny ladning i settlingtanken, hvor den blandes med olieresterne og til sin tid afleveres til raffinaderi. Ved den sidste fase af tankrensningen udtømmes et mindre kvantum olie i havet, idet raffinaderierne af tekniske grunde kun har forpligtet sig til at modtage olierester, hvis saltindhold ikke overstiger et vist maximum; foretagne forsøg har vist, at den med Load on Top systemets anvendelse forbundne olieudtømning er af et så ubetydeligt omfang, at den er uskadelig, men ved systemets anvendelse udtømmes dog mere olie end tilladt, såfremt udtømningen finder sted inden for de ved konventionen fastlagte zoner.

På IMCO's generalforsamling i oktober 1969 blev derefter vedtaget en række ændringer i konventionen med henblik på i realiteten at indføre totalt forbud mod udtømning af olie i havet, idet der dog åbnes mulighed for at benytte Load on Top systemet.

De vedtagne ændringer, der er optrykt som bilag 1. til lovforslaget, går bl. a. ud på, at tørlastskibe ikke må udtømme olie eller blandinger heraf, medmindre olieindholdet er mindre end forholdet 100/1.000.000 og endda kun på visse yderligere betingelser. Tankskibe må højst udtømme 60 liter olie pr. udsejlet sømil, og udtømningen må ikke foretages nærmere end 50 sømil fra kysten; på en enkelt rejse må der ikke udtømmes mere end 1/15.000 af skibets lastekapacitet.

For at Danmark kan tiltræde de vedtagne ændringer i konventionen, vil det være nødvendigt at foretage ændringer i loven af 28. marts 1956 om foranstaltninger mod olieforurening af havet, således som denne er ændret ved loven af 14. februar 1964, jfr. lovbekendtgørelse nr. 124 af 7. april 1967.

Under hensyn til at forurening af havet med andre materialer end olie finder sted i et stadig stigende omfang, findes det endvidere påkrævet at søge sådan forurening modvirket. Imidlertid er hele spørgsmålet om havenes forurening for tiden genstand for international debat med henblik på at tilvejebringe aftaler landene imellem. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt på indeværende tidspunkt ved lov at fastsætte detaljerede bestemmelser på dette område. Derimod findes det særdeles ønskeligt, at der allerede nu gives handelsministeren en bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser til forebyggelse af, at havet forurenes ved udkastning fra danske skibe af ikke let nedbrydelige eller skadelige materialer, samt til at forbyde enhver udkastning fra skibe — uanset nationalitet — af sådanne materialer i danske territorialfarvande. Herved er bl. a. tænkt på engangsemballage og kemikalier.

Forslagets gennemførelse vil ikke medføre udgifter for statskassen.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

##### *Til § 1.*

*Til 1.* Lovens titel foreslås ændret under hensyn til forslagets § 1, nr. 7 (§ 10 a).

*Til 2.* De anførte definitioner svarer til definitionerne i den ændrede konventions artikel 1. Der er kun medtaget sådanne definitioner, som har betydning for forståelse af loven.

*Til 3.* Bestemmelsen svarer til den ændrede konventions artikel III (b). Systemet med særlige zoner, indenfor hvilke olieudtømning er forbudt, afskaffes, og der indføres i realiteten et fuldstændigt

forbud mod udtømning af olie fra tankskibe, uanset hvor de måtte befinde sig. Dette er som nævnt ovenfor muliggjort ved det af tankskibserhvervet indførte Load on Top system. Når bestemmelserne desuagtet tillader udtømning af en vis mindre oliemængde, hænger dette sammen med, at anvendelsen af systemet som foran omtalt medfører en ubetydelig olieudtømning i sidste fase. For imidlertid at være helt sikker på, at udtømningen ikke kan forvolde skade på kysterne, foreskrives det i den ændrede konvention, at selv en sådan ubetydelig udtømning kun må foretages, når tankskibet er mere end 50 sømil fra nærmeste kyst.

*Til 4.* Bestemmelsen svarer til den ændrede konventions artikel III (a) og indfører et fuldstændigt forbud mod udtømning af olie fra tørlastskibe, dog skal det være tilladt at udtømme en olieholdig blanding, hvori olien udgør mindre end 1/10.000, svarende til, hvad der for tiden er tilladt inden for zonerne; udtømningen skal dog ske så langt fra land, som er praktisk muligt. Ved ordene „praktisk muligt“ er der tænkt på hensynet til skibets forsvarlige sejlads.

*Til 5.* Bestemmelsen svarer til den hidtidige § 4, dog er 1. stk., pkt. 3 og 4 samt 2. stk. udgået som følge af ændringerne i konventionens artikel IV og V. Dette betyder en vis skærpelse af de gældende regler.

*Til 6.* De foreslåede ændringer i § 6 er af redaktionel art.

*Til 7.* Bestemmelsen er ny og vil som nævnt skabe mulighed for at forbyde udkastning i havet fra skibe af bl. a. engangsemballage og kemikalier. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

*Til 8.* Den foreslåede ændring er af redaktionel art.

##### *Til § 2.*

De i § 1, nr. 1 — 6 og 8, foreslåede lovændringer agtes sat i kraft fra det tidspunkt, da ændringerne i konventionen bliver virksomme, d. v. s., 12 måneder efter at ændringerne er tiltrådt af det fornødne antal stater. Den i § 1, nr. 7 foreslåede bestemmelse (§ 10 a) vil træde i kraft 8 dage efter lovens bekendtgørelse i lovtidende.

## Bilag I.

## Oversættelse.

Inter-Governmental Maritime  
Consultative Organization

Den mellemstatlige rådgivende  
Søfartsorganisation.

Assembly, 6 th session

Generalforsamlingen, 6. samling

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL  
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF  
POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954**

**ÆNDRINGER I DEN INTERNATIONALE  
KONVENTION TIL UNDGÅELSE AF FOR-  
URENING AF HAVET MED OLIE, 1954**

*Resolution A. 175 (VI) adopted on  
21 October 1969.*

*Resolution A. 175 (VI)  
vedtaget den 21. oktober 1969*

*The Assembly,*

*Generalforsamlingen,*

Recalling its Resolution A. 142 (V) adopted on 26 October 1967 by which it approved the work programme of the Organization in particular with respect to the possible need for amending the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, in accordance with the conclusions of the third extraordinary session of the Council,

som henviser til sin den 26. oktober 1967 vedtagne resolution A. 142 (V), hvorved den godkendte organisationens arbejdsprogram især vedrørende det mulige behov for at ændre den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie, 1954, i overensstemmelse med beslutningerne på rådets 3. ekstraordinære samling,

Recalling further its Resolution A. 151 (ES. IV) concerning proposals for amending Article X, Resolution A. 153 (ES. IV) concerning proposals for amending Articles IX and X, and Resolution A. 155 (ES. IV) concerning proposals for amending Article III of the Convention in sufficient time to permit their consideration by the Assembly at its next regular session,

som endvidere henviser til sin resolution A. 151 (ES. IV) vedrørende forslag til ændring af artikel X, resolution A. 153 (ES. IV) vedrørende forslag til ændring af artiklerne IX og X og resolution A. 155 (ES. IV) vedrørende forslag til ændring af konventionens artikel III med henblik på dens behandling på generalforsamlingen under dennes næste ordinære samling,

Noting Article 16 (i) of the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, concerning the functions of the Assembly,

som er opmærksom på artikel 16 (i) i konventionen om Den mellemstatlige rådgivende Søfartsorganisation vedrørende generalforsamlingens funktioner,

Noting further that Article XVI of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, provides for procedures of amendment involving participation by the Organization,

som endvidere er opmærksom på, at artikel XVI i den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie, 1954, indeholder bestemmelser om behandling af ændringsforslag, der indebærer organisationens medvirken,

Having considered certain amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, and the Annexes thereto, forming the subject of a recommendation adopted by the Maritime Safety Committee at its nineteenth session in accordance with Article XVI of

som har overvejet visse ændringsforslag til den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie, 1954, og tillæggene dertil, der indeholdes i en rekommendation, som Komiteen for sikkerheden på Søen vedtog på sin 19. samling i henhold til nævnte konventions artikel XVI

that Convention with a view to preventing and controlling deliberate pollution of the sea by oil,

Recalling Resolution I of the International Conference on Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1962, concerning the complete avoidance, as soon as practicable, of the discharge of persistent oils into the sea and considering that the amendments to the Convention, as recommended by the Maritime Safety Committee, will enable significant progress to be made towards the ultimate achievement of complete avoidance of discharge,

Adopts the following Amendments to the Articles and the Annexes to the Convention the texts of which are attached to this Resolution:

- (a) The replacement of paragraph (1) of Article I by a new paragraph;
- (b) the replacement of Article III by a new Article;
- (c) the deletion of paragraph (c) of Article IV;
- (d) the replacement of Article V by a new Article;
- (e) the replacement of Article VII by a new Article;
- (f) the replacement of paragraphs (1) and (2) of Article IX by new paragraphs;
- (g) the replacement of paragraph (2) of Article X by a new paragraph;
- (h) the deletion of Annex A;
- (i) the replacement of Annex B by a new Annex;

Requests the Secretary-General of the Organization, in conformity with Article XVI (2) (a), to communicate, for consideration and acceptance, certified copies of this Resolution and its attachment, to all Contracting Governments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, together with copies to all Members of the Organization, and

Invites all Governments concerned to accept the Amendments at the earliest possible date.

med henblik på at forhindre og kontrollere forsætlig forurening af havet med olie,

som henviser til den på den internationale konference til undgåelse af forurening af havet med olie, 1962, vedtagne resolution vedrørende fuldstændig undgåelse så snart som muligt af udtømmning af bestandige olier i havet, og som finder, at konventionsændringer som foreslået af Komiteen for sikkerheden på Søen vil muliggøre væsentlige fremskridt henimod det endelige mål, som er fuldstændig undgåelse af udtømmning,

har vedtaget følgende ændringer i konventionens artikler og tillæg, hvis ordlyd er vedhæftet nærværende resolution:

- (a) Artikel 1, stk. (1) erstattes af et nyt stykke;
- (b) artikel III erstattes af en ny artikel;
- (c) stk. (c) i artikel IV udgår;
- (d) artikel V erstattes af en ny artikel;
- (e) artikel VII erstattes af en ny artikel;
- (f) stk. (1) og stk. (2) i artikel IX erstattes af nye stykker;
- (g) artikel X, stk. (2), erstattes af et nyt stk.;
- (h) tillæg A udgår;
- (i) tillæg B erstattes af et nyt tillæg;

anmoder i overensstemmelse med artikel XVI (2) (a) organisationens generalsekretær om at tilstille alle regeringer, som har tiltrådt den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie, 1954, bekræftede genpartier af nærværende resolution med tillæg til overvejelse og tiltræden samt om at tilstille alle organisationens medlemmer genpartier deraf, og opfordrer alle de pågældende regeringer til at tiltræde ændringerne så snart som muligt.

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954 AND ITS ANNEXES**

*Article I*

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

(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 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,

**ÆNDRINGER I DEN INTERNATIONALE KONVENTION TIL UNDGÅELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE, 1954 MED TILLÆG**

*Artikel I*

Den gældende ordlyd af stk. 1 erstattes med følgende:

1. I nærværende konvention har følgende udtryk (medmindre andet følger af sammenhængen) de ud for hvert enkelt anførte betydninger:

„Sekretariatet“ har den betydning, som er tillagt det ved artikel XXI.

„Udtømmning“ i forbindelse med olie eller olieholdig blanding betyder enhver udtømmning eller udflydning, uanset hvorledes den er forårsaget.

„Tung dieselolie“ betyder andre dieselolier end de destillater, hvoraf mere end 50 rumfangsprocent destillerer ved en temperatur, der ikke overstiger 340° C, når prøven foretages efter A.S.T.M. standardmetode D. 86/59.

„Øjeblikkelig udtømningshastighed af olieindhold“ betyder udtømningshastigheden af olie i liter pr. time i et givet øjeblik divideret med skibets fart i knob i samme øjeblik.

„Mil“ betyder en sømil på 6080 fod eller 1852 meter.

„Nærmeste kyst“. Udtrykket „fra den nærmeste kyst“ betyder „fra den basislinje, fra hvilken søterritoriet for vedkommende område er fastsat i overensstemmelse med Genèvekonventionen om søterritoriet og den tilgrænsende zone, 1958“.

„Olie“ betyder råolie, brændselolie, tung dieselolie og smørelie, og „olieholdig“ skal forstås i overensstemmelse hermed.

„Olieholdig blanding“ betyder en blanding med et hvilket som helst olieindhold.

„Organisation“ betyder Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation.

„Skib“ betyder ethvert søgående fartøj af enhver type, herunder flydende materiel,

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.

### Article III

The existing text of Article III is replaced by the following:

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;
  - (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

der foretager en sørejse enten ved egen hjælp eller bugseret af et andet fartøj, og „tankeskib“ betyder et skib, hvori den største del af den til føring af ladning bestemte del af skibet er konstrueret eller indrettet til transport af flydende ladninger i bulk, og som ikke midlertidigt fører anden ladning end olie i denne del af lasten.

### Artikel III

Den gældende ordlyd af artikel III erstattes af følgende:

Bortset fra, hvad der følger af bestemmelserne i artiklerne IV og V, skal

- a. udtømmning af olie eller olieholdig blanding være forbudt fra et skib, der omfattes af nærværende konvention, og som ikke er et tankeskib, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:
  1. skibet er i fart;
  2. den øjeblikkelige udtømmningshastighed af olieindhold ikke overstiger 60 liter pr. mil;
  3. olieindholdet i udtømmningen er mindre end 100 dele i 1.000.000 dele af blandingen;
  4. udtømmningen foretages så langt fra land som praktisk muligt;
- b. udtømmning af olie eller olieholdig blanding være forbudt fra et tankeskib, der omfattes af nærværende konvention, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:
  1. tankeskibet er i fart;
  2. den øjeblikkelige udtømmningshastighed af olieindhold ikke overstiger 60 liter pr. mil;
  3. den samlede mængde olie, der udtømmes på en ballastrejse, ikke overstiger 1/15.000 af den totale lasteevne;
  4. tankeskibet er over 50 mil fra den nærmeste kyst;
- c. bestemmelserne i denne artikels pkt. b ikke finde anvendelse på:
  1. udtømmning af ballast fra en lasttank, der er blevet således rensset siden ladning sidst blev transporteret i den, at eventuelt spildevand derfra, såfremt det blev pumpet ud i rent, stille vand på en klar dag fra et stilleliggende

Bilag til f. t. l. vedr. foranstaltninger mod olieforurening af havet.

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

Paragraph (c) is deleted.

#### Article V

The existing text of Article V is replaced by the following:

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

The existing text of Article VII is replaced by the following:

(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.

#### Article IX

The existing texts of paragraphs (1) and (2) are replaced by the following:

(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.

tankskib, ikke ville efterlade synlige spor af olie på vandets overflade; eller

2. udtømning af olie eller olieholdig blanding fra maskinrummets rendestene, idet sådan udtømning falder ind under bestemmelserne i denne artikels pkt. a.

#### Artikel IV

Stk. c udgår:

#### Artikel V

Den gældende ordlyd af artikel V erstat-  
tes af følgende:

Artikel III finder ikke anvendelse på udtømning af olieholdig blanding fra et skibs rendestene i et tidsrum af 12 måneder efter den dato, på hvilken nærværende konvention træder i kraft for det pågældende territorium i overensstemmelse med artikel II, stk. 1.

#### Artikel VII

Den gældende ordlyd af artikel VII er-  
stattes af følgende:

1. Med virkning fra den dato, på hvilken nærværende konvention har været i kraft i 12 måneder for det område, hvortil skibet hører, jfr. artikel II, stk. 1, skal et sådant skib være således indrettet, at olie, idet omfang det er rimeligt og praktisk muligt, forhindres i at løbe ud i rendestene, medmindre effektive forholdsregler er truffet for at sikre, at olien i rendestenerne ikke udtømmes i strid med konventionen.

2. Anbringelse af vandballast i brændsels-  
olietank skal så vidt muligt undgås.

#### Artikel IX

Den gældende ordlyd af stk. 1 og stk. 2  
erstatte af følgende:

1. Ethvert skib, der omfattes af nærværende konvention, og som anvender brændsels-  
olie, samt ethvert tankskib skal være forsynet med en oliejournal, der enten er indrettet som en del af den officielle skibsdag-  
bog eller på anden måde, og som er affat-  
tet i overensstemmelse med den i tillægget  
til nærværende konvention angivne formu-  
lar:



(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;
- (ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (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*

The existing text of paragraph (2) is replaced by the following:

(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

2. Oliejournalen skal føres tank for tank i hvert enkelt tilfælde, når et af følgende arbejder finder sted i skibet:

a. *for tankskibe:*

1. indladning af olielast;
2. overførsel af olielast under rejsen;
3. losning af olielast;
4. ballastning af lasttanke;
5. rensning af lasttanke;
6. udtømning af forurenede ballast;
7. udtømning af vand fra sloptanke;
8. fjernelse af rester;
9. udtømning over bord af rendestensvand indeholdende olie, der har samlet sig i maskinrum under ophold i havn samt rutinemæssig udtømning i søen af rendestensvand indeholdende olie, medmindre sidstnævnte udtømning er blevet indført i vedkommende skibsbog;

b. *for andre skibe end tankskibe:*

1. ballastning eller rensning af brændselsolietanke;
2. udtømning af forurenede ballast- eller skyllevand fra de under 1. i dette pkt. omhandlede tanke;
3. fjernelse af rester;
4. udtømning over bord af rendestensvand indeholdende olie, der har samlet sig i maskinrum under ophold i havn, samt rutinemæssig udtømning i søen af rendestensvand indeholdende olie, medmindre sidstnævnte udtømning er blevet indført i vedkommende skibsbog.

I tilfælde af sådan udtømning eller udflydning af olie eller olieholdig blanding som omhandlet i artikel IV skal der gives en redegørelse i oliejournalen for omstændighederne ved og årsagen til udtømningen eller udflydningen.

*Artikel X*

Den gældende ordlyd af stk. 2 erstattes af følgende:

2. Efter modtagelsen af nævnte oplysninger skal den således underrettede regering undersøge sagen og eventuelt anmode den anden regering om at tilvejebringe yderligere eller bedre oplysninger om den påståede overtrædelse. Hvis regeringen herefter finder,

sufficient evidence is available in the form required by its law to enable proceedings against the owner or master of the 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.

*ANNEX A*

Annex A is deleted.

*ANNEX B*

Annex B is deleted and replaced by the following:

-----

at der foreligger tilstrækkeligt bevis i den form, som kræves efter dens lovgivning, til at indlede retsforfølgning for den påståede overtrædelse mod skibets reder eller fører, skal den foranledige sådan retsforfølgning indledt så snart som muligt. Regeringen skal straks underrette den regering, hvis embedsmand har indberettet den påståede overtrædelse, samt organisationen om de forholdsregler, der er truffet i anledning af de meddelte oplysninger.

*TILLÆG A*

Tillæg A udgår.

*TILLÆG B*

Tillæg B udgår og erstattes af følgende:

(Indeholder alene formularer til oliejournalen og er udeladt her.)

**I dette bilag opføres i venstre spalte den gældende lovs bestemmelser, medens de foreslåede ændringer opføres i højre spalte.**

*Gældende formulering.*

Lovens titel:

Lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

**§ 1.** Ved „olie“ forstås i denne lov råolie, brændselolie (fuel oil), tung dieselolie og smøreolie og ved „olieholdig blanding“ en blanding, der indeholder en eller flere af de nævnte olier.

*Stk. 2.* Ved „tung dieselolie“ forstås marinedieselolier, hvoraf 50 rumfangsprocent eller mindre destillerer ved en temperatur på 340° C., når prøven foretages efter A.S.T. M. standardmetode D. 86/59.

*Stk. 3.* Ved „udtømning“ forstås enhver form for udtømning eller udflydning, uanset hvorledes den er forårsaget.

*Stk. 4.* Ved „konventionen“ forstås den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie.

**§ 2.** I dansk territorialt farvand, herunder havneindløb, rede, bugter og fjorde samt i vandløb, indsøer, kanaler og havne må udtømning af olie eller olieholdige blandinger ikke finde sted.

**§ 3.** Fra ethvert dansk skib på 20.000 registrertons brutto og derover, for hvilket byggekontrakt er afsluttet efter denne be-

*Forslaget.*

**§ 1.**

**1.** Lovens titel affattes således: „Lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie m. v.“

**2.** I § 1 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

„*Stk. 4.* Ved „øjeblikkelig udtømningshastighed af olieindhold“ forstås udtømningshastigheden af olie i liter pr. time i et givet øjeblik divideret med skibets fart i knob i samme øjeblik.

*Stk. 5.* Ved „nærmeste kyst“ forstås den basislinie, fra hvilken søterritoriet for vedkommende område er fastsat i overensstemmelse med Genèvekonventionen om søterritoriet og den tilgrænsende zone, 1958.

*Stk. 6.* Ved „sømil“ forstås 1.852 meter.“

Stk. 4 bliver herefter stk. 7.

**3.** § 3 affattes således:

„**§ 3.** Fra ethvert dansk tankskib på 150 registrertons brutto og derover er det for-

*Gældende formulering.*

stømmelses ikrafttræden, er det forbudt at udtømme olie eller olieholdige blandinger i havet. Skønner skibsføreren, at særlige omstændigheder hverken gør det rimeligt eller praktisk gennemførligt at bevare olien eller de olieholdige blandinger om bord, kan udtømmning dog ske uden for de ved konventionen fastlagte zoner. Skriftlig indberetning herom skal snarest indsendes til handelsministeriet.

*Stk. 2.* Inden for de ved konventionen fastlagte zoner er det i øvrigt forbudt fra danske tankskibe på 150 registertons brutto og derover og fra andre danske skibe på 500 registertons brutto og derover at udtømme olie eller olieholdige blandinger i havet.

*Stk. 3.* For andre skibe end tankskibe gælder det i stk. 2 nævnte forbud kun, såfremt skibet er på rejse til havn, hvori der er tilstrækkelige anlæg til modtagelse af olierester. Udtømmning skal dog altid ske så langt fra land som praktisk muligt.

*Stk. 4.* De i stk. 1 og 2 omhandlede forbud gælder dog ikke for en olieholdig blanding, der indeholder mindre end 100 dele olie i 1.000.000 dele af blandingen.

*Stk. 5.* Handelsministeren udfærdiger bekendtgørelse om de ved konventionen fastlagte zoner, og meddelelse herom optages i „Efterretninger for Søfarende“. Det samme gælder med hensyn til ændringer i zonerne.

**§ 4.** Bestemmelserne i §§ 2 og 3 finder ikke anvendelse på:

1) udtømmning, der sker af hensyn til skibets sikkerhed, for at forhindre skade på

*Forslaget.*

budt at udtømme olie eller olieholdig blanding i havet, medmindre følgende betingelser er opfyldt:

- 1) skibet er i fart,
- 2) den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold ikke overstiger 60 liter pr. sømil,
- 3) den samlede mængde olie, der udtømmes på en ballastrejse, ikke overstiger 1/15.000 af den totale lasteevne, og
- 4) skibet er mere end 50 sømil fra den nærmeste kyst.

*Stk. 2:* Forbudet i stk. 1 gælder ikke for udtømmning af ballast fra en lasttank, der, siden ladning sidst blev transporteret i den, er blevet rensat således, at eventuelt spildvand derfra ikke ville efterlade synlige spor af olie på vandets overflade, såfremt det blev pumpet ud i rent, stille vand på en klar dag fra et skib, der ligger stille.

*Stk. 3:* Udtømmning af olie eller olieholdig blanding fra maskinrummets rendestene kan dog finde sted på de i § 4 angivne betingelser.

**§ 4** affattes således:

„**§ 4.** Fra andre danske skibe på 500 registertons brutto og derover er det forbudt at udtømme olie eller olieholdig blanding i havet, medmindre følgende betingelser er opfyldt:

- 1) skibet er i fart,
- 2) den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold ikke overstiger 60 liter pr. sømil,
- 3) olieindholdet i udtømmningen er mindre end 1/10.000 af blandingen, og
- 4) udtømmningen foretages så langt fra land som praktisk muligt.“

**§ 5.** Efter § 4 indsættes:

„**§ 5.** Bestemmelserne i §§ 2, 3 og 4 finder ikke anvendelse på:

- 1) udtømmning, der sker af hensyn til skibets sikkerhed, for at forhindre skade på skib

*Gældende formulering.*

skib eller ladning eller for at redde menneskeliv;

2. udflydning, der skyldes skade på skibet eller uundgåelig lækage, forudsat at der, efter at skaden eller lækagen er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning;

3. udtømmning af en olieholdig blanding fra et skibs rendestene, når blandingen ikke indeholder anden olie end smøreolie;

4. udtømmning af bundfald, som hidrører fra rensning eller klaring af brændselolie eller smøreolie.

*Stk. 2.* I det i stk. 1, nr. 4, anførte tilfælde skal udtømmning dog ske så langt fra land som praktisk muligt.

**§ 5.** (ophævet).

**§ 6.** Danske skibe af den i § 3, stk. 2, nævnte størrelse skal være således indrettet, at brændselolie eller tung dieselolie ikke vil kunne løbe ud i rendestene, hvis indhold udtømmes i havet uden at have passeret en separator for olieholdigt vand.

*Stk. 2.* De nærmere forskrifter til gennemførelse af denne bestemmelse gives af handelsministeren.

**§ 7.** I alle danske tankskibe på 150 registertons brutto og derover og i andre danske skibe på 500 registertons brutto og derover, der anvender brændselolie, skal der føres en oliejournal. De nærmere bestemmelser om oliejournalens førelse, indretning og autorisation fastsættes af handelsministeren.

*Stk. 2.* På begæring af dansk eller udenlandsk myndighed, der er bemyndiget til at foretage undersøgelser i forbindelse med konventionens gennemførelse, er skibsførelsen pligtig at fremvise journalen og at meddele bekræftede afskrifter af denne.

**§ 8.** Handelsministeren træffer efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder bestemmelse om, i hvilke vigtigere havne der vil være at indrette anlæg til modtagelse af olierester fra andre skibe end tankskibe.

*Stk. 2.* For så vidt de pågældende anlæg ikke udføres og drives for privat regning,

*Forslaget.*

eller ladning eller for at redde menneskeliv, eller

2) udflydning, der skyldes skade på skibet eller uundgåelig lækage, forudsat at der, efter at skaden eller lækagen er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning.“

**6.** I § 6, stk. 1, ændres „§ 3, stk. 2“ til: „§ 3, stk. 1, og § 4“, og „brændselolie eller tung dieselolie“ ændres til: „olie“.

*Gældende formulering.*

kan ministeren for offentlige arbejder bestemme, at anlæggene skal tilvejebringes og drives ved havnens foranstaltning, i hvilket tilfælde der af statskassen kan ydes havnen lån til dækning af indtil  $\frac{1}{3}$  af anskaffelsesudgifterne. Handelsministeren kan efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder pålægge skibsværfter og andre virksomheder i havnen, for hvilke anlæggene er af betydning, at yde tilskud til dækning af indtil  $\frac{1}{3}$  af udgifterne til anlæggenes tilvejebringelse.

*Stk. 3.* Renter og afdragsvilkår for disse lån fastsættes af ministeriet for offentlige arbejder med tilslutning af finansudvalget.

**§ 9.** Handelsministeren nedsætter et råd, hvis opgave er at følge udviklingen af olieforureningsproblemet og anbefale praktisk gennemførlige forholdsregler til undgåelse af olieforurening.

*Stk. 2.* Rådet skal i øvrigt bistå handelsministeriet ved gennemførelse af konventionens og denne lovs bestemmelser og kan herunder lade foretage undersøgelser med henblik på indførelse af forholdsregler til undgåelse og afhjælpning af olieforurening.

*Stk. 3.* Rådet kan lade tilkalde tekniske eksperter og kan i øvrigt fra lokale myndigheder kræve sig forelagt oplysninger om stedfunden olieforurening.

*Stk. 4.* Rådets formand udnævnes af ministeren. Rådet sammensættes i øvrigt af repræsentanter for de interesserede myndigheder og organisationer efter ministerens nærmere bestemmelse.

*Stk. 5.* Rådets forretningsorden fastsættes af ministeren.

*Stk. 6.* De med rådets virksomhed forbundne udgifter bevilges på finansloven.

**§ 10.** Tjenestemænd under statens skibstilsyn er bemyndiget til at foretage eftersyn såvel i dansk som i udenlandsk skib i dansk havn eller på dansk søterritorium til konstatering af, hvorvidt der foreligger en overtrædelse af nærværende lov eller konventionens bestemmelser.

*Stk. 2.* Handelsministeren kan endvidere efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder bemyndige havnefogder (havnemestre) til med myndighed som tjeneste-

*Forslaget.*

*Gældende formulering.*

mænd under statens skibstilsyn at foretage det i stk. 1. omhandlede eftersyn.

**§ 11.** Overtrædelse af nærværende lov eller af de i dens medfør givne forskrifter straffes med bøde.

*Stk. 2.* I København hører sagerne under Sø- og Handelsretten, uden for København under søretterne. Påtale kan ikke finde sted, forinden erklæring fra handelsministeren er indhentet.

**§ 12.** Nærværende lovs bestemmelser finder ikke anvendelse på krigsskibe. For skibe, der anvendes i hvalfangervirksomhed, træffer handelsministeren efter forhandling med fiskeriministeren bestemmelse om, i hvilket omfang lovens regler skal gælde.

*Stk. 2.* Handelsministeren kan bestemme, at lovens regler helt eller delvis skal finde anvendelse på skibe under den i § 3, stk. 2, nævnte størrelse.

**§ 13.** Tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i denne lovs §§ 3, 6 og 7 fastsættes ved kgl. anordning, dog tidligst til den dato, da konventionen træder i kraft.

*Forslaget.*

**7.** Efter § 10 indsættes:

„§ 10 a. Handelsministeren kan efter indstilling fra det i § 9 omhandlede råd fastsætte bestemmelser til forebyggelse af, at havet forurenes ved udkastning fra danske skibe af ikke let nedbrydelige eller skadelige materialer, samt forbyde enhver udkastning fra skibe af sådanne materialer i danske territorialfarvande.“

**8.** I § 12, *stk. 2*, ændres „§ 3, stk. 2,“ til: „§ 3, stk. 1, og § 4“.

**§ 2.**

Tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i § 1, nr. 1-6 og 8 fastsættes af handelsministeren.