

Forslag

til

Lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

Fremsat den 8. februar 1956 af *ministeren for handel, industri og søfart.*

§ 1.

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

Ved „tung dieselolie“ forstås marine-dieselolier, hvoraf mindre end 50 rumfangs-procent destillerer over ved en temperatur på 340° C, når prøven foretages efter A.S.T.M. standard metode D. 158/53.

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

Ved „konventionen“ forstås den i London i maj 1954 vedtagne 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.

Inden for de ved konventionen fastlagte zoner, således som disse er angivet i det til nærværende lov optrykte bilag, eller som disse senere måtte blive ændret i overensstemmelse med konventionens regler, er det forbudt fra danske skibe over 500 registertons brutto at udtømme olie eller olieholdige blandinger.

For så vidt angår andre skibe end tankskibe, gælder forbudet dog kun under forudsætning af, at skibet er på rejse til havn, hvori der er tilstrækkelige anlæg til modtagelse af olierester. I modsat fald skal udtømning ske så langt fra land som praktisk muligt.

Det i 1. stk. omhandlede forbud gælder dog ikke for en olieholdig blanding, der indeholder mindre end 100 dele olie i 1 000 000 dele af blandingen.

Ændringer i de ved konventionen fastlagte zoner bekendtgøres af ministeriet for handel, industri og søfart (handelsministeriet), og meddelelse herom optages i „Efterretninger for Søfarende“.

§ 4.

Bestemmelserne i §§ 2 og 3 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;
- 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) udtømning fra tankskibes lasttanke af bundfald, som på grund af dets konsistens ikke kan pumpes ud;
- 4) udtømning af bundfald, som hidrører fra rensning eller klæring af brændselolie eller smørelolie.

I de under pkt. 3 og 4 anførte tilfælde skal udtømning dog ske så langt fra land som praktisk muligt.

§ 5.

Bestemmelserne i §§ 2 og 3 finder fremdeles ikke anvendelse på udtømning af en olieholdig blanding fra et skibs rendestene.

Når konventionen har været i kraft et år, må blandingen dog ikke indeholde anden olie end smørelolie.

§ 6.

Skibe over 500 registertons brutto 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.

De nærmere forskrifter til gennemførelse af denne bestemmelse gives af handelsministeren.

§ 7.

I ethvert skib, der omfattes af § 3, skal der føres en oliejournal. De nærmere bestemmelser om oliejournalens indretning og autorisation fastsættes af handelsministeren.

I journalen skal indføres oplysninger om indtagning og udtømning af ballast i olietanke samt om rensning af sådanne tanke. Endvidere skal der ved enhver udtømning, der omfattes af bestemmelserne i § 4, indføres en redegørelse herfor i journalen. Journalen skal underskrives af den eller de skibsofficerer, der har ladet den pågældende handling udføre, samt af skibsføreren.

På begæring af dansk eller udenlandsk myndighed, der er bemyndiget til at foretage undersøgelser i forbindelse med konventionens gennemførelse, er skibsføreren 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.

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

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.

Rådet skal iøvrigt bistå handelsministeriet ved gennemførelsen af konventionens og denne lovs bestemmelser og kan herunder lade foretage undersøgelser med henblik på indførelse af forholdsregler til undgåelse og afhjælpning af olieforurening.

Rådet kan lade tilkalde tekniske eksperter og kan iøvrigt fra lokale myndigheder kræve sig forelagt oplysninger om stedfunden olieforurening.

Rådets formand udnævnes af ministeren. Rådet sammensættes iøvrigt af repræsentanter for de interesserede myndigheder og organisationer efter ministerens nærmere bestemmelse.

Rådets forretningsorden fastsættes af ministeren.

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.

Handelsministeren kan endvidere efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder bemyndige havnefogeder (havnemestre) til med myndighed som tjenestemænd under Statens Skibstilsyn at foretage det i 1. stk. omhandlede eftersyn.

§ 11.

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

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, træf-

fer handelsministeren efter forhandling med fiskeriministeren bestemmelse om, i hvilket omfang lovens regler skal gælde.

§ 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.

Forbudte zoner.

Bilag.

1. For tankskibe: Alt havområde inden for en afstand af 50 sømil fra land med følgende undtagelser:

a) *Zonerne i Adriaterhavet.*

I Adriaterhavet udfor henholdsvis den italienske og den jugoslaviske kyst, dog ikke udfor øen Vis, strækker de forbudte zoner sig 30 sømil ud fra land. Når konventionen har været i kraft i et tidsrum af tre år, udvides de nævnte zoner med yderligere 20 sømil i bredden, medmindre de to regeringer enes om at udskyde en udvidelse.

b) *Nordsø-zonen.*

Zonen i Nordsøen strækker sig 100 sømil ud fra kysten af følgende lande:

Belgien,
Danmark,
Den vesttyske Forbundsrepublik,
Holland,
Storbritannien og Nordirland,

dog ikke udover det punkt, hvor grænsen for en 100 sømilszone udfor Jyllands vestkyst skærer grænsen for 50 sømilszonen udfor den norske kyst.

c) *Atlantehavs-zonen.*

Atlantehavs-zonen ligger inden for en linie trukket fra

- 1) et punkt på Greenwich-meridianen 100 sømil i nord-nordøstlig retning fra Shetlandsøerne mod nord langs Greenwich-meridianen til 64° n. brd., derfra
- 2) til 64° n. brd., 10° v. lgd., derfra
- 3) til 60° n. brd., 14° v. lgd., derfra
- 4) til 54° 30' n. brd., 30° v. lgd., derfra
- 5) til 44° 20' n. brd., 30° v. lgd., derfra
- 6) til 48° n. brd., 14° v. lgd., derfra
- 7) mod øst langs 40° n. brd. til skæringspunktet med 50 sømilszonen ud for den franske kyst.

Med hensyn til rejser, som ikke går uden for den atlantiske zone, således som denne

er fastsat ovenfor, og som foregår på havne, der ikke er forsynet med fornødne anlæg til modtagelse af olieholdige rester, anses den atlantiske zone for at ende i en afstand af 100 sømil fra land.

d) *Den australske zone.*

Den australske zone strækker sig 150 sømil ud fra Australiens kyster med undtagelse af strækninger langs nord- og vestkysten mellem meridianen 142° 10' ø. lgd. og en linie trukket vinkelret ud fra kysten fra skæringspunktet mellem breddeparallel- len 20° s. brd. og kysten.

2. For andre skibe end tankskibe: Alt havområde indenfor en afstand af 50 sømil fra land med følgende undtagelser:

a) *Zonerne i Adriaterhavet.*

I Adriaterhavet udfor den italienske og den jugoslaviske kyst, dog ikke udfor øen Vis, strækker de forbudte zoner sig 20 sømil ud fra land. Efter udløbet af en treårs periode fra indførelsen af forbudte zoner for andre skibe end tankskibe udvides de nævnte zoner med yderligere 30 sømil i bredden, medmindre de to regeringer træffer aftale om at udskyde en udvidelse.

b) *Zonerne i Nordsøen og i Atlanterhavet.*

Zonerne i Nordsøen og i Atlanterhavet strækker sig 100 sømil ud fra kysten af følgende lande:

Belgien,
Danmark,
Den vesttyske Forbundsrepublik,
Irland,
Holland,
Storbritannien og Nordirland,

dog ikke udover det punkt, hvor grænsen for en 100 sømilszone udfor den jyske vestkyst skærer grænsen for 50 sømilszonen udfor den norske kyst.

Bemærkninger til lovforslaget.

Efter indbydelse fra den britiske regering afholdtes i april—maj 1954 i London en international konference med det formål at søge indgået en international aftale om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

På konferencen opnåedes der enighed om en konventionstekst, hvorom kan henvises til den af den danske delegation afgivne beretning, der er omdelt til folketingets medlemmer.

Til at overveje spørgsmålet om ratifikation af Danmarks tiltræden af konventionen nedsatte handelsministeriet i december 1954 et udvalg bestående af bl. a. repræsentanter for myndighederne, rederne, havnene og værftsindustrien med den opgave at udarbejde forslag til den for en ratifikation fornødne lov. Udvalget afsluttede sit arbejde i september 1955, og om det resultat, udvalget nåede til, henvises til den til folketingets medlemmer omdelte betænkning.

Foranstående lovforslag følger i det store og hele udvalgets indstilling. Som det vil fremgå af nedenstående bemærkning til lovforslagets §§ 8 og 11, er der dog foretaget visse ændringer i det af udvalget udarbejdede udkast til lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet. Endvidere er der i §§ 1—5, 10 og 13 foretaget nogle rent redaktionelle ændringer.

Til § 1.

Den i 2. stk. omhandlede prøvemethode (A.S.T.M. standard metode D. 158/53) er American Society for Testing Materials' standard metode, senest revideret i 1953, for „Distillation of gas oil and similar distillate fuel oils“. Metoden i D. 158/53 giver en detaljbeskrivelse af et destillationsapparat, størrelsen og placeringen af de forskellige kolber og glas i forhold til hinanden, opvarmningsmetode, nedkøling o. s. v. Endvidere beskrives fremgangsmåden ved destillationen, der foretages i trin med stadig stigende temperatur. Herved bestemmes den pågældende olies sammensætning og mængden af de enkelte komponenter bestemt ved den temperatur, ved hvilken de afdestillerer. I henhold til definitionen i konventionen er en „tung dieselolie“ en brænd-

selsolie, der er sammensat af så tungt fordampelige olier, at der, når prøven sker ved 340° C, bliver mere end 50 pct. tilbage, når bortfordampningen ved denne temperatur er gået i stå.

Til § 8.

Der har været rejst spørgsmål om, hvorvidt udtrykket „for havnekassens regning“, der benyttes i udvalgets forslag til § 8, vil udelukke en havn fra at opkræve afgifter for benyttelse af det i havnen indrettede olierensningsanlæg. Da der efter handelsministeriets formening bør være adgang til at opkræve sådanne afgifter, jfr. herved det af udvalget til den pågældende bestemmelse anførte (betænkningens side 10), har man for at udelukke tvivl herom udeladt den nævnte passus.

I udvalgets betænkning, side 9, er det foreslået, at der som udtryk for statens almindelige interesse i, at det i videst muligt omfang undgås, at landets kyster forurenes af olie, og at der etableres rensningsanlæg i nødvendigt omfang, tilvejebringes hjemmel for ydelse af statstilskud på indtil $\frac{1}{3}$ af etableringsudgifterne til sådanne rensningsanlæg, som det i medfør af § 8 pålægges en havn at indrette. Ihvorvel det må findes naturligt, at staten yder økonomiske bidrag til tilvejebringelse af de omhandlede anlæg, finder man det dog rettest, at dette bidrag ydes i form af lån til den pågældende havn og ikke som tilskud.

Med hensyn til den i denne paragraf indeholdte hjemmel for handelsministeren til at pålægge skibsværfter og andre virksomheder at yde tilskud til dækning af udgifterne ved tilvejebringelse af rensningsanlæg bemærkes, at krav om ydelse af sådant tilskud ikke synes at burde stilles til et værft eller anden virksomhed, der selv har indrettet rensningsanlæg.

Til § 11.

Udvalgets forslag om, at handelsministeriet skal bestemme, om påtale for overtrædelse af loven skal finde sted, foreslås af principielle grunde formuleret i overensstemmelse med sølovens § 293, hvorefter påtale ikke kan finde sted, forinden erklæring af handelsministeren er indhentet.