

# BETÆNKNING

AFGIVET AF  
UDVALGET VEDRORENDE

# FORANSTALTNINGER MOD OLIEFORURENING

BETÆNKNING NR. 135

1955

Mag 69 87/28



Ved skrivelse af 15. december 1954 nedsatte ministeriet for handel, industri og søfart et udvalg med den opgave at bistå ministeriet ved forberedelse af den for Danmarks ratifikation af den i London i maj

1954 vedtagne internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olieformødnede lovgivning.

Udvalget fik følgende sammensætning:

Direktøren for Statens Skibstilsyn *Helge Juul*,  
formand . . . . .  
Ekspeditionssekretær *Paul Warming*. . . . .  
Ekspeditionssekretær *Chr. Gulman*. . . . .  
Direktøren for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, dr. phil. *Å. Vedel Tåning*.  
Direktør *G. Falslev*  
Underdirektør *H. Qvist*, senere  
afløst af overingeniør *D. Lees*. } . . . . .  
Kaptajn *K. W. Linnemann* }  
Skibsmægler *Halfdan Rasmussen*. . . . .  
Havnedirektør *Mogens Black*. . . . .  
Borgmester *Unmack Larsen*. . . . .  
Borgmester *Jens Jensen*. . . . .  
Overingeniør *G. Lindhardsen*. . . . .  
Landsretssagfører *Mogens Moltke-Leth*. . . . .  
Dr. scient. *Bøje Benzon*. . . . .  
Turistchef *Mogens Lichtenberg*. . . . .  
Kaptajn *J. Kastrup Olsen*. . . . .  
Maskinmester *H. P. Larsen*. . . . .

Som repræsentant for:  
Ministeriet for handel, industri og søfart.  
Ministeriet for offentlige arbejder.  
Landbrugsministeriet.  
Fiskeriministeriet.  
Dansk Dampskibsrederiforening.  
Sammenslutningen af danske Havne.  
Københavns havnevæsen.  
Aarhus havnevæsen.  
Aalborg havnevæsen.  
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark.  
Den nordiske Olieskadekomité, den danske afdeling.  
The International Committee for Bird Preservation.  
Turistforeningen for Danmark.  
Danmarks Skibsførerforening.  
Maskinmestrenes Forening.

Som udvalgets sekretær blev beskikket fuldmægtig i ministeriet for handel, industri og søfart, *Sven Lunddahl*.

kaptajn *J. Kastrup Olsen* og maskinmester *H. P. Larsen*.

Udvalget, der betegnedes som „Udvalget vedrørende foranstaltninger mod olieforurening“, nedsatte på sit 1. møde den 14. januar 1955 et arbejdsudvalg bestående af:  
formanden,  
ekspeditionssekretær *Paul Warming*,  
skibsmægler *Halfdan Rasmussen*,  
havnedirektør *Mogens Black*,  
underdirektør *H. Qvist*, senere afløst af overingeniør *D. Lees*.  
kaptajn *K. W. Linnemann*,  
direktør *G. Falslev*,

Arbejdsudvalget, der har afholdt en række møder, af hvilke overingeniør *G. Lindhardsen* har deltaget i fire, har udarbejdet vedlagte forslag med bemærkninger til lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie. Arbejdsudvalget har været bekendt med de overvejelser, der har fundet sted i Sverige med hensyn til konventionens gennemførelse. Forslaget er tiltrådt af samtlige medlemmer.

Det har været overvejet, hvorvidt der måtte være anledning til at følge de på konferencen i London vedtagne resolutioner om

dels at udvide konventionens bestemmelser til at gælde også for skibe under 500 brutto register tons og dels at sætte konventionens bestemmelser i kraft på et tidligere tidspunkt end fastsat i konventionen; udvalgets medlemmer er imidlertid af den enstemmige opfattelse, at der ikke bør ske nogen udvidelse af konventionen på disse to punkter, og man har herved lagt vægt på, at Dansk Dampskibsrederiforening i et cirkulære af 2. juli 1954 har henstillet til sine medlemmer at instruere skibsledelsen om at følge konventionens bestemmelser allerede fra tidspunktet for cirkulærets udsendelse, og at erfaringerne har vist, at denne henstilling allerede har båret frugt.

Med hensyn til dansk territorialt farvand og indre danske farvande, for hvilke om-

råder det er overladt til regeringen at fastsætte særlige regler, har udvalget dog ment at burde foreslå, at der, selvom der ikke vil blive indrettet modtagelsesanlæg for olierester i alle havne, gennemføres almindeligt forbud mod udtømning af bestandige olier såvel fra skib som fra land, og uanset vedkommende skibs størrelse. Et sådant forbud vil ikke kunne antages at medføre uforholdsmæssigt store ulemper for skibsfarten, idet de mindre skibe så godt som udelukkende anvender ikke bestandige brændselsolier, og de større skibe, der normalt vil komme fra eller afgå til pladser uden for territorialfarvandet, vil kunne foretage den nødvendige udtømning af olie enten uden for dette eller ved anlæg i land.

*København i september. 1955*

<b>Bøje Benzon.</b>	<b>Mogens Blach.</b>	<b>G. Falslev.</b>	<b>Chr. Gulman.</b>	<b>Jens Jensen.</b>
<b>H. Juul,</b> formand.	<b>J. Kastrup Olsen.</b>	<b>H. P. Larsen.</b>	<b>D. Lees.</b>	<b>Mogens Lichtenberg.</b>
<b>G. Lindhardsen.</b>	<b>K. W. Linnemann.</b>	<b>Mogens Moltke-Leth.</b>	<b>Halfdan Rasmussen.</b>	
	<b>Unmack Larsen.</b>	<b>P. Warming.</b>	<b>Vedel Tåning.</b>	

*Sven Lunddahl.*  
sekretær.

## Forslag til lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

Ved „olie“ forstås i denne lov råolie, brændselsolie (fuel oil), tung dieselolie og smøreolie, og „olieholdig blanding“ betyder 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 samt i vandløb, indsøer, kanaler, havne, havneindløb, rede, bugter og fjorde må udtømning af olie og olieholdige blandinger ikke finde sted.

### § 3.

Inden for de ved konventionen fastlagte zoner, således som disse fremgår af 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 brutto register tons at udtømme olie eller olieholdige blandinger som nedenfor anført.

Fra tankskibe må ikke udtømmes olie eller olieholdige blandinger inden for de i bilaget for tankskibe angivne zoner.

Fra andre skibe må ikke udtømmes olieholdigt ballastvand eller olieholdigt tankskyllevand inden for de i bilaget for andre skibe end tankskibe angivne zoner, forudsat at skibet er på rejse til en havn, hvori der er tilstrækkelige anlæg til modtagelse af olierester. Er dette ikke tilfældet, skal ud-

tømning ske så langt fra land som praktisk muligt.

De i stk. 2 og 3 omhandlede forbud gælder dog ikke for en olieholdig blanding, der indeholder mindre end 100 dele olie i 1 000 000 dele af blandingen.

Meddelelser om ændringer i de ved konventionen fastlagte zoner vil ske ved bekendtgørelse 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 af bundfald fra tankskibes lasttanke, som på grund af dets konsistens ikke kan pumpes ud;
- 4) udtømning af bundfald, som hidrører fra rensning eller klaring af brændselsolie eller smøreolie.

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 ej heller anvendelse på udtømning af en olieholdig blanding fra et skibs rendestene. Det er dog en forudsætning, at blandingen ikke indeholder anden olie end smøreolie.

Skibe over 500 brutto register tons skal være således indrettet, at brændselsolie eller tung dieselolie ikke vil kunne løbe ud i ren-

destene, hvis indhold udtømmes i havet uden at have passeret en separator for olieholdigt vand.

De nærmere forskrifter til gennemførelse af denne bestemmelse gives af ministeren for handel, industri og søfart.

#### § 7.

Om bord i ethvert skib, der omfattes af § 3, skal der føres en oliejournal. De nærmere bestemmelser om oliejournalens indretning og autorisation fastsættes af ministeren for handel, industri og søfart.

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.

Ministeren for handel, industri og søfart 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 og for havnekassens regning, i hvilket tilfælde der af statskassen kan ydes havnen et tilskud til dækning af indtil 1/3 af anskaffelsesudgifterne. Ministeren for handel, industri og søfart kan efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder pålægge skibsværfter og andre virksomheder i havnen, for hvilke anlæggene er af betydning, at yde nærmere fastsatte tilskud til dækning af indtil 1/3 af udgifterne til anlæggenes tilvejebringelse.

#### § 9.

Ministeren for handel, industri og søfart nedsætter et råd, hvis opgave er at følge udviklingen af olieforureningsproblemet og anbefale praktisk gennemførlige forholdsregler til undgåelse af olieforurening.

Rådet skal iøvrigt bistå ministeriet for handel, industri og søfart 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 i øvrigt fra lokale myndigheder kræve sig forelagt oplysninger om stedfunden olieforurening.

Rådets formand udnævnes af ministeren for handel, industri og søfart. Rådet sammensættes i øvrigt 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 skibet har gjort sig skyldig i overtrædelse af nærværende lov eller konventionens bestemmelser.

Ministeren for handel, industri og søfart kan endvidere efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder bemyndige havnefogeder (havnemestre) til med myndighed som tjenestemænd under Statens Skibstilsyn at foretage det i første stk. omhandlede eftersyn.

#### § 11.

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

I København hører sagerne under sø- og handelsretten, uden for København under søretterne. Ministeriet for handel, industri og søfart bestemmer, om påtale skal finde sted.

## § 12.

Nærværende lovs bestemmelser finder ikke anvendelse på krigsskibe. For skibe, der anvendes i hvalfangervirksomhed, træffer ministeren for handel, industri og søfart efter forhandling med fiskeriministeren bestemmelse om, i hvilket omfang lovens regler skal gælde.

## § 13.

Bestemmelserne i denne lovs §§ 1, 2 og 4, jfr. §2, §5, 1. punktum **jfr.** § 2 og §§ 8—12 træder i kraft straks.

Bestemmelserne i §§ 3, 5, 2. punktum, 6 og 7 træder først i kraft til det tidspunkt eller de tidspunkter, som fastsættes ved kgl. anordning, dog tidligst fra den dato da konventionen træder i kraft.

## Forbudte zoner.

1. Med de begrænsninger, der følger af stk. 3 i dette bilag, er de forbudte zoner for tankskibe alt havområde inden for en afstand af 50 sømil fra land med følgende undtagelser:

a) *Zonerne i Adriaterhavet.*

I Adriaterhavet udfør henholdsvis den italienske og den jugoslaviske kyst, dog ikke udfør 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 udfør Jyllands vestkyst skærer grænsen for 50 sømilszonen udfør den norske kyst.

c) *Atlantehavs-zonen.*

Atlantehavs-zonen ligger inden for en linie trukket fra et punkt på Greenwich-meridianen 100 sømil i nord-nordøstlig retning fra Shetlandsøerne; derfra mod nord langs Greenwich-meridianen til 64° nordlig bredde; derfra mod vest langs 64° nordlig bredde til 10° vestlig længde; derfra til 60° nordlig bredde, 14° vestlig længde; derfra til 54° 30' nordlig bredde, 30° vestlig længde; derfra til 44° 20' nordlig bredde, 30° vestlig længde; derfra til 48° nordlig bredde, 14° vestlig længde; derfra mod øst langs 48° nordlig bredde til skæringspunktet med 50 sømilszonen udfør 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 undtagen udfør det australske fastlands nordkyst og vestkyst mellem punktet overfor Torsdagsøen og punktet på vestkysten ved 20° sydlig bredde.

2. Med de begrænsninger, der følger af stk. 3 i dette bilag, er de forbudte zoner for andre skibe end tankskibe alt havområde indenfor en afstand af 50 sømil fra land med følgende undtagelser:

a) *Zonerne i Adriaterhavet.*

I Adriaterhavet udfør den italienske og den jugoslaviske kyst, dog ikke udfør 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 nævnte zoner 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 udfør den jyske vestkyst skærer grænsen for 50 sømilszonen udfør den norske kyst.

3. Enhver kontraherende regering kan foreslå:

- 1) indskrænkning af enhver zone udfør noget af dets territoriums kyst;
- 2) udvidelse af enhver sådan zone til højst 100 sømil fra sådan kyst, ved at afgive erklæring herom overfor konventionens sekretariat.



## Bemærkninger.

### Ad § 1.

Det er kun de bestandige olier, hvis udtømmning forurener havet på en sådan måde, at der kan ske skade på fuglevildt og kyster. På konferencen i London blev der nedsat et særligt udvalg, der havde til opgave at undersøge, hvilke olier der måtte anses for bestandige og derfor burde være omfattet af konventionen; på grundlag af dette udvalgs undersøgelser fastslog konferencen, at alene råolie, brændselolie — d. v. s. „fuel-oil“ — tung dieselolie og smørelolie kunne anses for bestandige i ovennævnte betydning, og i overensstemmelse hermed er der i konventionens artikel I optaget en definition af, hvilke olier der omfattes af konventionen; tilsvarende bestemmelser er optaget i forslaget § 1.

### Ad § 2.

På konferencen var der enighed om, at hvert land var berettiget til at fastsætte særlige regler for dets eget territorialfarvand. Sådanne regler er allerede gældende i England og Tyskland og overvejes også indført i Norge og Sverige.

Efter udvalgets opfattelse bør der gælde et generelt forbud mod at udtømme olie indenfor territorialfarvandet samt i indre danske farvande, uanset om udtømmningen sker fra skib eller fra land og uanset vedkommende skibs størrelse.

### Ad § 3.

Bestemmelserne i 1., 2. og 4. stk. er i overensstemmelse med konventionens artikel III, pkt. 1.

Bestemmelsen i 3. stykke er i overensstemmelse med konventionens artikel III, pkt. 2, der dog først skal træde i kraft treårsdagen efter, at konventionen er trådt i kraft, indtil hvilket tidspunkt udtømmning af olieholdigt ballastvand eller tankskyllevand skal ske så langt fra land som praktisk muligt. Da udvalget imidlertid foreslår disse bestemmelser sat i kraft ved kgl. anordning, jfr. § 13, vil dette forhold kunne reguleres administrativt.

Af praktiske grunde foreslås det i 4. stykke, at meddelelser om eventuelle ændringer i de ved konventionen fastsatte zoner skal ske ved bekendtgørelse i „Efterretninger for Søfarende“, der skal forefindes om bord i alle skibe, der omfattes af konventionen.

### Ad §§ 4, 5, 6 og 7.

Disse bestemmelser svarer til konventionens artikler IV, V, VII og IX.

### Ad § 8.

Der var på konferencen i London enighed om, at det ikke ville være nødvendigt at kræve modtagelses anlæg for olierester i alle havne, idet man måtte regne med, at det kun ville være i de havne, der blev anløbet af et større antal skibe, at der ville være et egentligt behov for sådanne anlæg. Da der ikke kunne opnås enighed om noget fast kriterium for, i hvilke havne anlæg skulle kræves, nøjedes man med i konventionens artikel VIII at pålægge regeringerne pligt til at sørge for, at der fra treårsdagen for konventionens ikrafttræden i enhver større havn (main port) er indrettet fornødne anlæg, således at det overlades til vedkommende regering selv at afgøre, hvilke havne der skal anses som „main ports“. Efter udvalgets opfattelse må for Danmarks vedkommende formentlig havnene i Aalborg, Aarhus, Esbjerg, København og Odense anses for så betydningsfulde for skibsfarten, at der i disse havne bør indrettes anlæg til modtagelse af olierester, men iøvrigt bør spørgsmålet forelægges det i § 9 foreslåede råd.

I overensstemmelse med konventionens artikel VIII omhandler lovforslaget § 8, 1. stykke, alene anlæg til brug for ikke-tankskibe, idet tankskibe almindeligvis anløber havne med anlæg, der tilhører et olieselskab. For Danmarks vedkommende har olieselskaberne indrettet modtagelses anlæg i Fredericia, København og Nyborg.

Med hensyn til skibe, der går til værft for reparation, kan det være nødvendigt, at der ved værftet er de fornødne anlæg for modtagelse af olierester. For de fleste værfters vedkommende må det dog antages, at dette forhold er eller af konkurrencemæssige grunde vil blive bragt i orden. Såfremt værftet er beliggende i en havn, hvor der i henhold til bestemmelsen i § 8, 1. stykke, skal indrettes modtagelses anlæg vil det være naturligt, at spørgsmålet løses ved et samarbejde mellem havn og værft, men for så vidt et sådant samarbejde ikke kan etableres på frivilligt grundlag, findes det rimeligt, at havnenes tilsynsmyndighed, ministeren for offentlige arbejder, får hjemmel til at pålægge vedkommende havn at udføre anlæggene for havnekassens regning, dog således at skibsværfter samt andre interesserede industrivirksomheder i havnen, for hvilke anlægget er af betydning, yder havnen tilskud til etableringsudgifterne, eventuelt efter handelsministerens pålæg. Som udtryk for statens almindelige interesse i, at det i videst muligt omfang undgås, at landets kyster forurenes af olie

fra skibe, foreslås det endvidere, at der tilvejebringes hjemmel for ydelse af et statstilskud efter ministeren for offentlige arbejders skøn på indtil  $\frac{1}{3}$  af etableringsudgifterne til sådanne ved ministerens pålæg udførte anlæg, dog kun i forhold til en udgift på højst 150 000 kr., idet udgifterne til et anlæg i en middelstor havn efter de udvalget foreliggende oplysninger må antages at ville andrage ca. 150 000 kr.

Skibsfartserhvervets andel i udgifterne til anskaffelse og drift af anlæggene forudsættes tilvejebragt gennem erlæggelse af rimelige afgifter for skibenes benyttelse af anlæggene. Disse sidste afgifter forudsættes endvidere fastsat af anlæggenes ejer således, at der i det højeste skabes dækning for udgifterne til anlæggenes opretholdelse, herunder også til forrentning og afskrivning af den del af etableringsudgiften, der ikke er dækket ved tilskud.

#### Ad § 9.

I overensstemmelse med den på konferencen i London vedtagne resolution 7, hvori det tilrådes, at der oprettes nationale komiteer til at følge udviklingen af olieforureningsproblemet og anbefale praktisk gennemførlige forholdsregler til undgåelse af olieforurening, foreslår udvalget, at der nedsættes et råd, der kan påtage sig disse opgaver. Rådet bør endvidere være rådgivende for myndighederne ved gennemførelsen af loven og af konventionen, jfr. i denne forbindelse at konventionen og de til denne knyttede resolutioner forudsætter, at der udføres et ikke ubetydeligt administrativt arbejde med indsamling og udveksling af oplysninger, udarbejdelse af håndbøger o. lign., opgaver der passende vil kunne udføres af rådet. Udvalget forudsætter endvidere, at myndighederne, forinden de forskellige administrative bestemmelser, som loven foreskriver, udfærdiges, forelægger disse for rådet.

#### Ad § 10.

Bestemmelsen svarer til § 31 i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe, idet udvalget finder det mest hensigtsmæssigt, at den bemyndigelse, som konventionens artikel IX, 2. stykke forudsætter givet for at tillade inspektion af oliejournalen om bord i udenlandske skibe, gives til tjenestemænd under Statens Skibstilsyn, idet en sådan inspektion naturligt falder ind under disses embedsomsråde.

#### Ad § 11.

Bestemmelsen svarer til § 42 i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe.

#### Ad § 12.

Ifølge konventionens artikel II finder konventionen kun anvendelse på registreringspligtige skibe, og i konsekvens heraf foreslår udvalget, at krigsskibe undtages fra lovens bestemmelser, idet disse skibe i henhold til § 7, 1. stykke i lov om skibes registrering af 1. paril 1892 med senere ændringer ikke er registreringspligtige.

Det er dog udvalget bekendt, at søværnet er indstillet på, så vidt det er muligt, at respektere konventionens bestemmelser.

Konventionen omfatter endvidere ej heller skibe, der anvendes i hvalfangervirksomhed; udvalget har dog ikke ment helt at kunne undtage disse skibe men finder, at det bør overlades til administrativ afgørelse, i hvilket omfang loven bør bringes i anvendelse på disse skibe.

#### Ad § 13.

I henhold til artikel XV træder konventionen i kraft tolv måneder efter den dato, på hvilken den er tiltrådt af mindst 10 lande, hvoraf 5 skal være lande med en tankskibstonnage af ikke under 500 000 brutto register tons. Endvidere træder bestemmelserne i artikel III 2. stykke om ikke-tankskibe først i kraft tre år efter, at selve konventionen er trådt i kraft. Sluttelig træder bestemmelserne i artiklerne V og VII om udtømmning fra et skibs rendestene først i kraft et år efter, at konventionen er trådt i kraft.

Udvalget må imidlertid finde, at der straks bør udstedes forbud mod udtømmning af olie og olieholdige blandinger i dansk territorialt farvand og indre danske farvande, samt at det i § 9 foreslåede råd snarest træder i virksomhed for at bistå myndighederne ved udarbejdelsen af de administrative forskrifter m. v., som loven og konventionen nødvendiggør. Endvidere vil det være nødvendigt allerede nu at forberede installationen af de i § 8 omhandlede anlæg til modtagelse af olierester. Under hensyn hertil foreslår udvalget lovforslagets §§ 1, 2, 4 jfr. § 2, § 5, 1. punktum, jfr. § 2 °g §§ 8—12 sat i kraft straks.

Med hensyn til de øvrige i lovforslaget indeholdte bestemmelser finder udvalget, at der ikke er anledning til at sætte disse i kraft på noget tidligere tidspunkt, end konventionen foreskriver, og det foreslås derfor, at de omhandlede bestemmelser sættes i kraft ved kgl. anordning.



