

med en mulighed for Storbritanien og Frankrig til at tage spørgsmålet op om 15 år.

Udviklingen inden for de to dumpningskonventioner – den regionale Oslokonvention og den globale London-konvention – har været kendetegnet af en stadig opstramning af praksis – dumpningen af stadig flere kategorier af affald er blevet forbudt, og der er udarbejdet detaljerede retningslinier for andre typer af affald. Denne stadigt mere restriktive kurs skyldes i vidt omfang fremsættelsen af danske og nordiske forslag til beslutning samt en aktiv indsats under møderne. Der henvises i øvrigt til det særlige afsnit nedenfor om dumpning og afbrænding.

MARPOL 73/78-konventionen (konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973 og 1978-protokollen til denne konvention) er som nævnt siden gennemførelsen af den gældende havmiljølov trådt i kraft for størstedelens vedkommende. Konventionen er udarbejdet af FN's søfartsorganisation IMO.

MARPOL-konventionen består af en egentlig konventionstekst samt to protokoller og 5 bilag.

De to protokoller omhandler henholdsvis rapportering af søulykker, der involverer farlige stoffer samt retningslinier for afgørelse af uoverensstemmelse mellem to stater, der har ratificeret konventionen.

De 5 bilag giver detaljerede bestemmelser om alle former for udledninger i forbindelse med den normale drift af et skib. Bilagene er følgende:

*Bilag 1* Regler for forebyggelse af forurening af havet med olie.

*Bilag 2* Regler for kontrol af forurening med skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk (kemikalietankskibe).

*Bilag 3* Regler for forebyggelse af forurening med skadelige stoffer i emballeret form.

*Bilag 4* Regler for forebyggelse af forurening med kloakspildevand.

*Bilag 5* Regler for forebyggelse af forurening med affald.

Da den gældende havmiljølov trådte i kraft i 1980, var MARPOL-konventionen endnu ikke trådt i kraft.

I dag er situationen følgende:

- Konventionen med bilag 1 trådte i kraft 2. oktober 1983.
- Bilag 2 trådte i kraft 6. april 1987.
- Bilag 3 trådte i kraft 1. juli 1992.
- Bilag 4 er endnu ikke trådt i kraft.
- Bilag 5 trådte i kraft 31. december 1988.

I IMO-regi administreres konventionen af organisationens miljøkomité, der mødes ca. hver 8. måned.

Efter ikrafttrædelsen af selve konventionen og dens bilag er praktiske erfaringer og teknologiske landvindinger løbende blevet indarbejdet i konventionsteksten, dels som fælles fortolkninger, men også som egentlige ændringer og tilføjelser til konventionsteksten, og især til de tekniske bilag.

Mange af disse ændringer er affødt af beslutninger på f.eks. Nordsøkonferencerne og lign. møder.

Ændringerne har som regel haft til formål at begrænse mængden af skadelige stoffer, der lovligt må udledes/udtømmes, at forbedre skibenes muligheder for kontrol med udledningerne samt at forbedre myndighedernes muligheder for kontrol med, hvad skibene foretager sig, herunder også skærpede regler for operationer ombord samt for skibenes vedligeholdelse og daglige drift.

Med det formål at få indflydelse på vedtagelser i IMO's Miljøkomité og for at sikre en hurtig og effektiv implementering af nye regler, har Søfartsstyrelsen, Miljøstyrelsen og rederierhvervet arbejdet tæt sammen – således deltager alle parter i alle møder i IMO's Miljøkomité.

Dette samarbejde har bl.a. betydet, at danske skibe til stadighed har opereret med en høj miljømæssig standard, idet skibene hurtigt har kunnet iværksætte ændringer i procedurer og installationer om bord, selvom ændringerne til konventionen endnu ikke har været omsat til national lovgivning.

En af lovforslagets nye bestemmelser (§ 37 om olieforureningsberedskabsplaner) har baggrund i konventionen om olieberedskab, assistance og samarbejde – OPRC-konventionen (International Convention on Oil Pollution Preparedness; Response and Co-operation).

Baggrunden for, at der blev taget initiativ til denne konvention, var den meget omfattende olieforurening i forbindelse med EXXON VALDEZ-ulykken i Alaska.

Formålet med konventionen er at skabe grundlag for et globalt samarbejde om beredskab og assistance i forbindelse med olieforureningsulykker og i den forbindelse at introducere de principper, som bl.a. beredskabssamarbejdet i Vesteuropa igennem en årække har fungeret efter, i en større skala. Konventionen skaber grundlag for etablering af et internationalt samarbejdsorgan, der kan benyttes til specielt at yde assistance til 3. verdens lande.

Samtidig er konventionen benyttet til at stille en række minimumskrav om organisation, beredskabsplanlægning, kommunikation og samarbejde til de lande, der ønsker at modtage assistance under OPRC-konventionen.

Alle disse elementer udgør en naturlig helhed i den danske nationale beredskabsplan for bekæmpel-