

MARPOL-konventionens regler om udtømmning af olie har, siden de trådte i kraft i 1983, gennemgået en række ændringer, der hovedsageligt har haft til formål at skabe klarere regler samtidig med, at der blev taget hensyn til den teknologiske udvikling inden for søfarten. Man har således skærpet reglerne i takt med de teknologiske muligheder.

De seneste ændringer til MARPOL medfører bl.a., at olietankskibe, såfremt de er mere end 50 sømil fra nærmeste kyst, fremover lovligt kan udtømme 30 liter olie pr. sømil mod idag 60 liter pr. sømil.

I andre skibe end tankskibe må olieindholdet i udtømmninger fra maskinrummets rendestene ikke overstige 15/1.000.000 mod idag 100/1.000.000.

Med det formål at begrænse olieudslip som følge af »bløde« grundstødninger eller kollisioner skal ethvert nyt tankskib på 600 tons dødvægt og derover være forsynet med en dobbeltbund. Nye tankskibe på 5000 tons dødvægt og derover skal desuden være forsynet med dobbelte sider. Dobbeltbundtanke og sidetanke må kun anvendes til føring af vandballast. For eksisterende olietankskibe gælder det, at såfremt skibet ikke senest 25 år efter leveringsdatoen kan opfylde reglerne om dobbeltbund og -side, må det ikke længere anvendes til transport af olie. Endvidere begrænses for nye tankskibe længden af hver enkelt lastetank. Disse regler om konstruktionen af tankskibe vil blive gennemført gennem lov om skibes sikkerhed m.v., der administreres af industriministeren.

Til kapitel 3

Til § 12

Denne bestemmelse svarer til § 16, stk. 1 i den gældende lov. Definitionen bygger på MARPOL-konventionens bestemmelser og medfører, at f.eks. gasarten buthan og ammoniak vil blive betragtet som luftarter, når temperaturen 37,8° C lægges til grund.

Til § 13

Denne bestemmelse svarer til § 16, stk. 2 og 3 i den gældende lov.

Bestemmelsen indholder et generelt forbud mod udtømmning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, bortset fra vand. Forbudet sigter først og fremmest mod udtømmning af flydende skadelige stoffer, som i MARPOL-konventionen beskrives som stoffer, der kan forårsage fare for den menneskelige sundhed, havets ressourcer og rekreative værdier eller anden retmæssig anvendelse af havet. Bestemmelsen omfatter imidlertid også – navnlig af hensyn til badevandskvaliteten ved de danske kyster – alle andre flydende stoffer, som transporteres i bulk

(bortset fra vand). Således må et skib for anker under land i nærheden af badestrande efter bestemmelsen ikke udtømme rester af en last, der, uanset den ikke er sundhedsfarlig, kan medføre misfarvning eller på anden måde påvirke badevandskvaliteten. Derimod er bestemmelsen ikke til hinder for udtømmning af ballastvand, som ikke indeholder rester af lasten, olie el.lign. og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballast.

Til § 14

Denne bestemmelse, der svarer til § 17 i den gældende lov, bemyndiger miljøministeren til at fastsætte de nærmere detaljerede regler for udtømmning af skadelige og andre flydende stoffer i overensstemmelse med reglerne i MARPOL-konventionen, herunder reglerne om klassifikation af stofferne.

MARPOL-konventionen inddeler skadelige flydende stoffer, som transporteres i bulk, i kategorierne A, B, C og D, graderet efter stoffernes skadevirkning på det marine miljø m.v., således at kategori A omfatter de skadeligste stoffer og kategori D de mindre farlige, men dog skadelige stoffer.

Der er med hjemmel i gældende lovs § 17 udstedt bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk.

Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser om, hvor og under hvilke forhold udtømmning af stoffer under de forskellige kategorier må finde sted samt fortegnelsen over de klassificerede stoffer.

Konventionens kategorisering af stoffer ændres og ajourføres løbende.

Til § 15

Denne bestemmelse svarer til § 18 i den gældende lov.

Flydende stoffer, som transporteres i bulk og som ikke er optaget på den i § 14-nævnte fortegnelse, skal forinden transport finder sted til eller fra dansk havn midlertidigt klassificeres af miljøministeren. Bestemmelsen tager ikke sigte på gennemsejling af dansk søterritorium, idet det herved er forudsat, at en sådan transport er godkendt af en kompetent myndighed i en af de øvrige stater, der har tiltrådt konventionen. Ifølge konventionen skal en vurdering foretages i samarbejde med de lande, som har tilsluttet sig konventionen og som berøres af den pågældende transport.