

*Goedkeuring van het op 12 mei 1954 te Londen gesloten
Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie*

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

De grote ontwikkeling van het gebruik van aardolieproducten voor allerlei doeleinden heeft geleid tot een sterk toegenomen vervoer van zware oliesoorten over zee. Daarnevens is het gebruik van kolen voor de voortstuwing van zeeschepen in zeer sterke mate vervangen door het gebruik van olie. Het is aan geen twijfel onderhevig, dat door vele landen geconstateerde toenemende vervuiling van zeeën, kusten en havenwateren door olie of olieafvalproducten verband houdt met dit steeds groeiende vervoer en gebruik. De olieverontreiniging der zee heeft schadelijke gevolgen voor het strandleven, het toerisme en de zeevisserij en veroorzaakt sterfte onder de zeevogels. Vooral in noordwest-Europa wordt ernstige overlast van dit vervuilingseuvel ondervonden.

Het probleem van de verontreiniging van de zee door olie en de gevolgen daarvan heeft reeds sedert vele jaren een onderwerp van studie en internationaal overleg uitgemaakt. In 1926 werd op uitnodiging van de Regering der Verenigde Staten van Amerika te Washington een conferentie gehouden, die een ontwerpconventie opstelde, welke evenwel nimmer van kracht is geworden.

In het jaar 1934 werd het vraagstuk ter hand genomen door de Verkeersorganisatie van de Volkenbond, zulks op aandringen van de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, die de aangelegenheid van internationaal belang achtte en die oordeelde, dat deze niet zonder medewerking van de voornaamste zeevarende naties zou kunnen worden opgelost. Besloten werd de aangelegenheid in handen te stellen van een commissie van deskundigen. Het door deze commissie verzamelde materiaal heeft haar geleid tot de conclusie, dat de verontreiniging der zee zo ernstige vormen had aangenomen, dat het gerechtvaardigd zou zijn daartegen op internationaal niveau maatregelen te treffen. De commissie heeft te dien einde een ontwerpverdrag opgesteld. De Volkenbond besloot daarop in 1936 een internationale conferentie bijeen te roepen, die dit ontwerp zou moeten behandelen. De conferentie is echter niet gehouden.

Na de tweede wereldoorlog is de aangelegenheid in studie genomen door de Commissie voor Transport en Verbindingen van de Economische en Sociale Raad der Verenigde Naties. Op verzoek van deze Raad heeft een groot aantal landen het probleem op nationale grondslag onderzocht en over zijn bevindingen verslag uitgebracht. Het verzamelde materiaal zou worden onderzocht door een kleine commissie van experts, ter voorbereiding van een latere behandeling door de Intergouvernementele Martieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.).

Genoemde Raad heeft echter deze werkzaamheden opgeschort, toen de Britse Regering het voornemen te kennen gaf alle belanghebbende landen uit te nodigen tot een conferentie. Aan deze conferentie, welke in het voorjaar van 1954 te Londen is gehouden, is door 32 landen deelgenomen, terwijl daarenboven nog 10 landen en een tweetal internationale organisaties door waarnemers waren vertegenwoordigd. Deze conferentie is erin geslaagd haar arbeid te bekronen met het sluiten

van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie 1954.

Ter conferentie is komen vast te staan, dat een in te stellen „totaal uitpompverbod” op korte termijn niet kan worden verwezenlijkt, zodat naar een andere oplossing is gezocht. Deze werd gevonden in de instelling van zones, binnen welke het — behoudens in bijzondere gevallen — verboden zou zijn de zogenaamde duurzame oliën en/of residuen daarvan te lozen. Te verwachten is, dat een zodanig zonestelsel een aanzienlijke vermindering van de vervuiling van stranden en kustwateren tot gevolg zal hebben. Als algemene breedte der zones is aangenomen 50 zeemijlen uit de kust, doch de mogelijkheid is opengelaten in bijzondere gevallen daarvan af te wijken. Hiervan is ten aanzien van de Noordzeekusten gebruik gemaakt en ter conferentie is besloten, dat de breedte der zones langs deze kusten voor België, Groot-Brittannië, Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland en Nederland op 100 zeemijlen wordt gesteld. Dit betekent, dat de gehele zuidelijke Noordzee verboden gebied voor het lozen van olie zal zijn.

Naast voorschriften omtrent het instellen der zones voor tankschepen en droge-ladingschepen bevat het verdrag bepalingen betreffende inrichtingen tot het in ontvangst nemen van olierestanten van schepen in de voornaamste havens, de aan boord der schepen te treffen voorzieningen en het bijhouden van een z.g. oliejournaal, waarin gegevens met betrekking tot handelingen met olie dienen te worden aangetekend. Voorschriften zijn gegeven omtrent het rapporteren van overtredingen, het opleggen van straffen en het oplossen van geschillen. Er is voorzien in de instelling van een bureau, hetwelk een coördinerende taak heeft, zodat de bij het verdrag aangesloten landen op de hoogte blijven van de door de partijen in hun nationale wetgeving gegeven voorschriften, en van maatregelen, welke ter bevordering van een goede werking van het verdrag worden getroffen. Dezelfde gegevens dienen tevens te worden verstrekt aan het ter zake geëigende orgaan der Verenigde Naties. De taak van het bureau wordt uitgevoerd door de Britse Regering, maar zal aan de I.M.C.O. worden overgedragen, zodra dit lichaam tot stand komt en de haar krachtens het verdrag, ondertekend te Genève op 6 maart 1948 (*Stb.* J 93), opgedragen taak aanvaardt.

Het verdrag — dat op 4 augustus 1954 door Nederland onder voorbehoud van goedkeuring werd ondertekend — zal in werking treden twaalf maanden na de datum, op welke niet minder dan 10 landen partij zijn geworden. Onder deze landen dienen er 5 te zijn met een tankertonnage van niet minder dan 500 000 B.R.T.

Daar ook langs de Nederlandse kust in toenemende mate hinder van aanspoelende olie en olierestanten wordt ondervonden — van belanghebbende zijden is reeds sedert lang op het treffen van maatregelen daartegen aangedrongen —, is het wenselijk, dat Nederland na verkregen goedkeuring van de Staten-Generaal het verdrag bekrachtigt. De naleving van de

bepalingen zal aan de Nederlandse scheepvaart en aan de zeehavens geen overwegende bezwaren in de weg leggen.

Artikel 18 van het verdrag maakt het mogelijk de inwerking-treding van het verdrag, dat door bekrachtiging alleen voor Nederland van rechtswege in werking zal treden, uit te breiden tot Suriname, de Nederlandse Antillen en Nederlands Nieuw-Guinea.

Aangezien het wenselijk voorkomt het verdrag toepasselijk te doen zijn op alle rijkssdelen, is voor de goedkeuring van het verdrag de vorm van een rijkswet gekozen.

De voorgedragen formulering van het ontwerp impliceert, dat de Kroon, behoudens inachtneming van de bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk, de kennisgevingen kan doen, bedoeld in artikel 18 van het verdrag. Zodanige kennisgeving zal niet worden gedaan dan nadat in het betreffende rijkssdeel

de aldaar noodzakelijk geachte uitvoeringsregelingen zullen zijn getroffen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. ALGERA.

*De Minister van Binnenlandse Zaken, Bezitsvorming en
Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie,*
STRUYCKEN.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.

De Minister van Zaken Overzee a.i.,
C. STAF.