

[Jens Peter Jensen.]

er et dygtigt stykke arbejde, og uden den ekspertise ville det næppe have været muligt for os andre med blot nogenlunde sikkerhed at navigere imellem både de oversøiske og undersøiske skær.

Jeg skal ikke gå ind i enkeltheder i det omfattende materiale, der foreligger i forbindelse med lovforslaget, men vil gøre et par bemærkninger om det punkt, hvorom der ikke er enighed i sølovsudvalget. Det er jo § 282, stk. 2, hvori området for det objektive ansvar, ud over, hvad ansvarskonventionen kræver, udvides til også at omfatte tankskibe i ballast og tørlastskibe. Jeg synes, det må vække en betydelig interesse, at erhvervsrepræsentanterne i sølovsudvalget mener, at man ikke bør gå videre, end ansvarskonventionen kræver. Jeg venter, at søfartserhvervet vil anmode om en forhandling med erhvervsudvalget, når forslaget kommer dér, således at tinget kan blive nærmere orienteret om erhvervets synspunkter. Netop søfartserhvervets internationale karakter kan føre til konsekvenser som følge af denne lovgivning, som det er vanskeligt for os andre at overskue, og derfor synes jeg det kan være nyttigt, at vi får en grundig behandling af netop disse forhold.

Jeg vil i denne sammenhæng understrege nødvendigheden af fortsat nære konsultationer mellem de nordiske lande. Én ting er jo, at man i nordiske forhandlinger er nået frem til enighed om enslydende lovforslag, en anden ting er, hvilken lovgivning der kommer ud af det. Det er jo det sidste, der er afgørende, og derfor vil jeg bede den højtærede handelsminister drage omsorg for, at vi meget nøje følger, hvad der sker i de øvrige nordiske parlamenter denne sag vedrørende.

Det foreliggende lovforslag går altså videre end ansvarskonventionen. Det kan derfor have interesse at erfare, om den nordiske holdning, som kommer til udtryk i de nordiske lovforslag, har vakt interesse hos andre stater, som enten har ratificeret eller står over for at skulle ratificere konventionen.

Det må vel forholde sig sådan, at jo flere stater, der kan acceptere det nordiske synspunkt, jo mere acceptabelt bliver det også for det danske søfartserhverv. Jeg mener, at dette tema må være egnet for et samråd i udvalget, hvor handelsministeren — hvis der kan komme erfaringer frem — kan forelægge de synspunkter, de nordiske forslag er udtryk for.

Her følges altså i lovforslaget en mindretalsindstilling fra sølovsudvalget, og jeg må sige, at ud fra, kan vi kalde det en retsetisk opfattelse, deler jeg den højtærede handelsministers synspunkter. Det gælder spørgsmålets forureningsmæssige betydning, men ikke mindre synspunktet om hensynet til de skadelidtes interesser. For de skadelidte er det jo underordnet, om olieforureningen har den ene eller den anden årsag. Det er virkningen, skaden, og muligheden for erstatning, der er det centrale. Som venstres ordfører kan jeg kun anerkende, at den højtærede handelsminister så stærkt fremholder hensynet til de skadelidte. Dette hovedsyn falder jo ganske i tråd med, at venstre og regeringen gennem den højtærede justitsminister på andre områder har taget initiativer, gående ud på at stille de skadelidtes situation mere i forgrunden end hidtil. Jeg tror det er noget, der er egnet til betryggelse af retsopfattelsen.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige venstres velvillige behandling af lovforslaget og give tilsagn om at medvirke til en seriøs udvalgsbehandling.

Ingomar Petersen (RV):

Det foreliggende lovforslag om ændring af søloven fremkommer, efter at sølovsudvalget har færdiggjort sin 5. betænkning angående ansvar for olieskader. Som tidligere har dette udvalg til revision af søloven udført et meget dygtigt arbejde, og i princippet kan det kun være fornuftigt at indsætte et nyt 12. kapitel i søloven, så man på den måde får indarbejdet vedtagne internationale konventioner. For det første konventionen om det privatretlige ansvar for skader ved