

[Ingomar Petersen.]

olieforurening, ansvarskonventionen, samt for det andet konventionen om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening, den såkaldte fondskonvention.

Det er glædeligt, at det nordiske samarbejde manifesterer sig ved, at disse lande forbereder en ensartet lovgivning på dette felt samt stadig fastholder den retsenhed på sølovens område, der hidtil har været imellem Sverige, Norge og Danmark. Med den stadig stigende skibstrafik og med stadig større olietankskibe kan det ud fra et landkrabbeforureningsmæssigt synspunkt kun hilses med tilfredshed, at ministeren i lovforslaget om ændring af søloven er gået lidt videre, end ansvarskonventionen egentlig kræver, og på den måde har givet de skadelidtes interesser førsteprioritet og samtidig hermed fastholder den fælles nordiske løsning af dette problem.

Olieforurening af vore badestrande kan være et stort problem og kan medføre store udgifter til rensning for de implicerede kommuner. Derfor er det glædeligt, at der nu er mulighed for etablering af en international erstatningsfond, der skulle sikre fuld erstatning til de skadelidte ved olieforurening, selv ved de skader, som en supertanker kunne forvolde.

De forskellige ændringer og tilføjelser i søloven ved indsættelse af et nyt 12. kapitel om ansvar for olieskader samt et nyt 13. kapitel om forældelsesfristen og hermed en rykning af de eksisterende 12. og 13 og 14. kapitel til 14., 15. og 16. kapitel kan ikke give anledning til særlige bemærkninger.

Jeg kan derfor tilsige mit partis velvilje over for det fremsatte lovforslag. Lovforslaget skal nu i et særligt udvalg, og så må vi se på, om der skulle være detaljer, der giver anledning til ændringer.

Hagen Hagensen (KF):

Ud fra hvad der står i fremsættelsen om den forureningsmæssige betydning af forslaget skal jeg blot sige, at vi fra det konservative folkeparti er indstillet på at medvirke til lovforslagets gennemførelse, men vi vil godt drøfte enkelte forhold i udvalg. Bl. a. bør spørgsmålet om omfanget af objektivt ansvar drøftes, selv om jeg nu følger til, at jeg nok tror, at den, der skades, må gå forud

for den, der skader, og at man vel også i den forbindelse naturligt kommer til at vælge den løsning, hvor vi går sammen med de øvrige lande i Norden.

I det hele taget må der ses med velvilje på, at man gennemfører dette lovforslag, der jo også har en ren miljøbeskyttelse til formål.

Højland (CD):

Man behøver intet maritimt kendskab at have for at indse det nødvendige og hensigtsmæssige i det foreliggende lovforslag om ændring af søloven.

Ændringer og tilføjelser til nugældende lov er en nødvendig følge af vor tilslutning til de pågældende konventioner om privatretligt ansvar for skader ved olieforurening og om oprettelse af en international fond for erstatning af olieforureningsskader.

Lovforslaget med de foreslåede ændringer af søloven er i det væsentlige udarbejdet på grundlag af den i 1973 afgivne 5. betænkning om olieskadeansvar. Det kan sådan set være underordnet, om det er ændringer i søloven, der opfylder vore forpligtelser som følge af konventionerne, eller om dette sker gennem en særlig olieforureningslov.

Jeg vil gerne i forbindelse med spørgsmålene anstille nogle betragtninger om olieforureningen. De tiltrådte konventioner er vel kun et skridt på vej mod et internationalt totalt forbud mod enhver form for olieudtømming og for den slags skyld også kemikalier, i et hvilket som helst farvand. Olieforureningen er ikke blot et spørgsmål om de skader, der direkte påføres de forskellige lande, men i lige så høj grad drejer det sig om, at vi går en katastrofe i møde i form af nedbrydning af enhver form for liv og plantevækst i havene.

Jeg ved fra samtaler med mange søfolk, at medens man for blot få år siden kunne tale om havet det blå, er dette ikke mere tilfældet. Overalt i havene er den tiltagende forurening i dag synlig. Vandene har skiftet karakter og farve, er blevet grumsede og smudsige og kun en aldeles omgående enig international indgriben vil have en mulighed for at standse denne udvikling.

Tog man, da ansvarskonventionen blev til i 1969, tilstrækkelige højde for spørgsmål, der angår det maksimale erstatningsbeløbs størrelse? Medens de største tankskibe dengang