

organisation, IMO, til den eksisterende konvention om begrænsning af rederens ansvar for søretlige krav, kaldet globalbegrænsningskonventionen, redegøre for ministerens holdning til, om Danmark skal udnytte sin mulighed i konventionens artikel 15 til at lave særlige nationale regler for skibe under 300 BRT, således at beløbsgrænsen for de små skibe bliver væsentligt lavere end de i den nye protokol fastsatte 1.000.000 SDR?»

Svar (12/11 97)

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Det er korrekt, at den såkaldte Globalbegrænsningskonvention i art. 15 åbner mulighed for at lave særlige regler for skibe med en bruttoregister-tonnage under 300 tons. Denne mulighed valgte man i Danmark ikke at benytte sig af, da Globalbegrænsningskonventionen, der er fra 1976, i 1984 blev indført i Sølovens kapitel 9 om globalbegrænsning.

I IMO blev der i 1996 vedtaget en protokol til 1976 Globalbegrænsningskonventionen (1996-Protokollen), hvorved rederens maksimale ansvarsgrænser, der ikke havde været ændret i 20 år, nu blev forhøjet.

Danmark har ikke ratificeret Protokollen til Globalbegrænsningskonventionen, men har, i lighed med en række andre lande, alene underskrevet Protokollen med sædvanligt ratifikationsforbehold. Ratifikationen vil først kunne ske efter en tilpasning af Søloven.

Søfartsstyrelsen har taget spørgsmålet om konsekvenserne for de små skibe op med erhvervet i forbindelse med drøftelserne om en dansk ratifikation af 1996-Protokollen.

I forbindelse med Søfartsstyrelsens drøftelser med erhvervet søger man at klarlægge de nærmere konsekvenser af de nye ansvarsgrænser. Det drejer sig om skadesfrekvenser, skadesstørrelser samt hvilke konsekvenser de nye grænser i givet fald vil få for erhvervets udgifter til forsikring.

Endvidere har Søfartsstyrelsen taget kontakt til en række andre lande med henblik på at få oplyst, hvorvidt andre lande vil tage skridt til at lave en særordning for de små skibe. Der er også tæt kontakt mellem Søfartsstyrelsen og de andre nordiske lande herom.

Søfartsstyrelsen er i færd med at fremskaffe alle disse oplysninger i tæt kontakt med erhvervets parter, ligesom sagen også drøftes i

Sølovsudvalget. Sølovsudvalget arbejder i øjeblikket på et lovforslag, der i givet fald kan danne grundlag for en dansk ratifikation. Jeg finder det derfor rigtigst, at jeg venter med at tage stilling til spørgsmålet til samtlige aspekter er belyst, og til, at Sølovsudvalget har afsluttet deres behandling.

Spm. nr. S 319

Til miljø- og energiministeren (31/10 97) af:
Niels Højland (FP):

»Finder ministeren, at det er forsvarligt af miljømæssige grunde, at staten efter 1. december 1997 tilsætter de sandsynligvis kræftfremkaldende farvestoffer af typerne dialkylamino-anthraquinon, diazotypen, samt solvent yellow 124 til diesel- og fyringsolie, alene for at hindre ulovlig kørsel på afgiftsfri diesel- og fyringsolie, herunder om de miljømæssige konsekvenser er undersøgt, og hvad agter ministeren i givet fald at foretage sig?»

Begrundelse

Spørgeren finder det uheldigt, at staten af skattegoistiske årsager tilsidesætter miljømæssige grunde ved fra 1. december 1997 at tilsætte de sandsynligvis kræftfremkaldende farvestoffer dialkylaminoanthraquinon, diazotypen, og solvent yellow 124 til afgiftsfri diesel- og fyringsolie, således at disse brændselstyper adskiller sig fra brændselstyper, der er afgiftsbelagt.

Spørgeren efterlyser ministerens holdning til spørgsmålet generelt, om farvestoffernes miljømæssige farlighed er undersøgt, og om farvestofferne efter forbrænding i motorer udgør nogen miljømæssig risiko for naturen, mennesker og dyr.

Svar (14/11 97)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har udtalt følgende:

»Miljøstyrelsen har i forbindelse med høring af udkastet til bekendtgørelse om farvning af fyringsolie i 1996 udtalt, at Miljøstyrelsen ikke