

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtages uden afstemning.*

**Formanden:** Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.*

(Lovforslaget (nr. 31) findes i tillæg A. sp. 835, fremsættelsen i tidenden sp. 168).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Kampmann:** Med det foreliggende lovforslag har man yderligere taget et skridt mod det totale forbud mod olieforurening af havet. Således afskaffer man det nugældende system med særlige zoner, hvor olieudtømning under visse betingelser har været tilladt. Der gælder dog stadig de undtagelsesregler, som i et vist omfang også tidligere har været gældende, nemlig at udtømning kan være nødvendig, hvor det gælder skibets sikkerhed, ladningen, eller hvor menneskeliv måtte være i fare, og endvidere må man i en afstand af 50 sømil fra kysten tømme op til 60 l olie pr. udsejlet sømil.

Den sidste regel skyldes tankskibenes anvendelse af „Load on Top“-systemet, som nødvendigvis vil medføre, at der udtømmes en ganske ringe mængde olie i spildevandet fra en tankrensning. Det forekommer rigtigt med et forbud med de foreslåede undtagelsesregler, så meget mere som „Load on Top“-systemet efter de foreliggende oplysninger synes at være meget effektivt i forbindelse med spildolierensningen.

Det er klart, at et generelt forbud uden undtagelsesregler vil være lettere at kontrollere end et forbud med visse undtagelsesregler, og det rejser spørgsmålet, hvilke muligheder man har for at sikre, at forbudet rent faktisk overholdes. Jeg tænker med spørgsmålet både på kontrolmulighederne efter den hidtidige lovgivning og kontrolmulighederne, såfremt dette lovforslag vedtages. Jeg ved ikke, om handelsministeren allerede nu kan fremkomme med kommentarer til dette.

Det er påskønnelsesværdigt, at handels-

ministeren i forslaget har taget spørgsmålet op om at modvirke havenes forurening med andre materialer end olie. Organisatorisk er det gjort således, at handelsministeren i forbindelse med dette lovforslag har søgt optaget en bemyndigelse til efter indstilling fra olieforureningsrådet at fastsætte bestemmelser til forebyggelse af, at havene forurenes ved udkastning fra danske skibe af ikke letnedbrydelige eller skadelige materialer og til at forbyde enhver udkastning fra skibe af sådanne materialer i det danske territorialfarvand.

Man kan stille spørgsmålet, hvorfor det særlig er et olieforureningsråd, der skal indtages i denne sags behandling, al den stund en lang række af de produkter, som kastes i havet, ikke nødvendigvis behøver at være olieprodukter. Det er jo en kendt sag, at såvel Danmark som industrinationerne omkring os i vidt omfang har brugt Nord-søen, Skagerrak og Østersøen som affaldsplads for deres spildprodukter. Jeg tænker her ikke alene på de betydelige mængder af sennepsgas, der er fundet omkring Langeland og Bornholm, men også de betydelige mængder af gifttromler, der gennem årene er smidt i havet. Så vidt jeg ved, har man ikke kortlagt, hvilke mængder og hvilke arter det drejer sig om, og man har ingen anelse om, hvilke skadevirkninger de pågældende stoffer har, efterhånden som de spredes i havet.

Det er trist, at handelsministeren — som det hedder i forelæggelsestalen — på indværende tidspunkt ikke kan udarbejde detaljerede bestemmelser om disse giftstoffer. Handelsministeren synes på dette område at konkurrere med indenrigsministeren i henseende til henholdenhed over for de mere væsentlige forureningsproblemer herhjemme.

Endelig er det svært at tilbageholde bemærkningen om, at også dette forureningsforslag viser det administrative virvar, der hersker inden for forureningsområdet. Tre ministerier har været indblandet i dette lovforslags tilblivelse: handelsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder og indenrigsministeriet. Kunne det dog ikke få de pågældende tre ministre til alvorligt at overveje en administrativ omlægning, således at forureningsproblemerne samles ét sted, således som socialdemokraterne så mange gange har foreslået?

## [Kampmann.]

Jeg skal tillade mig i øvrigt at henstille, at forslaget henvises til et 21 mands udvalg, idet dette vil gøre koordinationen til de øvrige forureningsspørgsmål lettere, da alle disse behandles i 21 mands udvalg.

**Henning Andersen:** Jeg hører til de mennesker, der tror på, at jordens og havets rigdomme aldrig vil slippe op, vel at mærke såfremt vi mennesker forstår at forvalte de rigdomme, som er os betroet.

Vi lever i en tid, hvor forurening på en lang række områder daglig er til debat, og denne debat skulle forhåbentlig også føre til det positive, at man ikke bare nøjes med at konstatere den tiltagende forurening af jorden, vandløbene, luften og havet, men at der virkelig foretages noget effektivt for at standse denne udvikling.

Dette forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet er et godt skridt i den rigtige retning på dette specielle område. Allerede i 1954 havde man en international konference i London, hvor man drøftede de stigende ulemper, der var forbundet ved udtømming af olie fra de mange skibe på havene. Denne konference resulterede i, at vi i 1956 fik den første lov om foranstaltninger mod olieforurening. Hovedprincippet i konventionen og loven var, at det blev forbudt at udtømme olie inden for visse nærmere fastlagte zoner, men der blev ikke lagt skjul på, at målet var et totalt forbud.

Dette blev drøftet videre ved en ny konference i England i 1962, hvor ikke færre end 54 stater deltog, og hvor det viste sig, at det endnu ikke var muligt at indføre totalt forbud. Dog blev konventionens regler skærpet væsentligt, således at det blev forbudt tankskibe på 150 BRT. og derover mod tidligere 500 t at udtømme olie i zonerne. Endvidere vedtoges et forbud mod udtømming for alle nybygninger på 20.000 t og derover. Men specielt af betydning for Danmark blev der vedtaget et totalt forbud mod olieudtømming i både Nordsøen og Østersøen. Dette resulterede i loven af 14. februar 1964.

I begyndelsen af 1960erne iværksatte olieindustrien en grundig undersøgelse for at undgå, at olieresterne efter tankrensning

udtømtes i havet. Man fandt frem til en løsning, som man benævner „Load on Top“-systemet, hvorved man stort set undgår, at olieresterne udtømmes i havet. I stedet kan de indgå i en ny last eller afleveres i en havn. Ca. 80 pct. af tankskibene bruger nu dette system, og på baggrund af det blev der sidste efterår på generalforsamlingen i Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation vedtaget en række ændringer, som nu søges indarbejdet i vor nugældende lov. Ændringerne går ud på, at man afskaffer de særlige zoner og således indfører et almindeligt forbud mod olieudtømming fra skibene. De sædvanlige undtagelser er stadig gældende, når det drejer sig om skibets sikkerhed, menneskeliv og ladning, og naturligvis når det drejer sig om skade på skibene.

Verdenstankflåden er nu nået op på ca. 150 mill. BRT., og det er kun glædeligt, at der i vore farvande synes at være en lille nedgang i olieforureningen af vore kyster på trods af, at olietransporterne i de senere år har vist stigende tendens. Vi kan kun håbe, at det må fortsætte til gavn for vor turisme, for hvilken vore strande jo er et særdeles stort aktiv. Ligeledes har det stor betydning for svømmefuglene, som ved disse olieforureninger dræbes i tusindvis.

Det er med stor interesse jeg erfarer, at spørgsmålet om havenes forurening med andre materialer end olie er taget op til drøftelse i den internationale søfartsorganisation IMCO, og at dette skal drøftes på en konference i 1973. Vi ved, at også kemikalier og ikke let nedbrydelige materialer kastes ud fra skibene, hvilket vi for sidstnævntes vedkommende har rig lejlighed til at konstatere ved vore strande. Jeg kan varmt anbefale den tilføjelse til loven, at handelsministeren får bemyndigelse til efter indstilling fra olieforureningsrådet at fastsætte bestemmelser til forebyggelse af eller forbud mod udkastning af ikke let nedbrydelige eller skadelige materialer fra skibe i danske territorialfarvande uanset skibenes nationalitet.

På en lang række områder inden for forureningen forsøger vi nu efter bedste evne at helbrede, men det er som bekendt bedre at forebygge og ikke så lidt billigere. Såfremt handelsministeren får den nævnte bemyndigelse, har vi endnu en chance for på dette

[Henning Andersen.]

område at forebygge en række uheldige virkninger, endda uden udgift for staten af nogen art.

Med disse bemærkninger skal jeg på det konservative folkepartis vegne anbefale lovforslaget til en velvillig behandling her i tinget.

**Henry Sørensen:** Det forslag, som af handelsministeren er fremsat, er i sig selv en klar skærpelse af den bestående lovgivning. Det aflæser vi allerede af titlen, hvor der er tilføjet „m.v.“. Det kan vi kun være tilfredse med, og på det område skal jeg ikke gøre nogen bemærkninger om lovforslagets indhold.

Et andet og væsentligt afsnit er forslaget om den nye § 10 a, hvorved handelsministeren søger bemyndigelse til at fastsætte en skarpere kurs imod den forurening, der foregår med andre stoffer end olie. Jeg vil gerne sige på mit partis vegne, at det har glædet os. Vi tror, det er en rigtig bemyndigelse, som i hvert fald i nogen grad kan holde den forurening i ave, der sker. Det er rigtigt, som der er sagt af andre ordførere, at vi har et stort hensyn at tage til vore badestrande, turisme osv. Men der er også andre hensyn at tage. F. eks. har dansk fiskeri i dag kolossalt meget besvær på havbunden, fordi færgeruter går i pendulfart mange gange i døgnet og havet dér bruges som affaldsspand. Det har vi tydeligt mærket på vores krop.

Nu står der „udkastning fra danske skibe“, men desværre er det ikke alene danske skibe, det drejer sig om. Med den geografiske placering, vi har i forhold til Østersøen, går der skibe igennem danske farvande døgnet efter døgnet i massevis, og fra dem er man tilbøjelig til at kaste redskaber osv. og syntetiske stoffer over bord, inden de nærmer sig deres egen kyst. Jeg håber derfor, at der på internationalt plan kan sættes en stærkere kurs i den retning også.

Jeg vil i relation til dette forslag pege på et andet problem, som ikke er trukket frem, men som jeg anser for at være meget, meget vigtigt, når det gælder olieforureningen af havene. Som bekendt kan der sejle tankbåde med en lastevne på over 100.000 t ned igennem Store-Bælt. Det er selvfølgelig også den eneste vej, de har, når de skal til

eller fra Østersøen. Vi har for nylig haft eksempler med sovjetiske skibe, som har haft lidt svært ved at finde igennem Store-Bælt, og jeg har ofte tænkt på, hvad der ville ske, hvis et skib med en last på 100.000 t tung diesellole gik på et af de talrige stenrev, der findes i Store-Bælt. Jeg ved ikke, hvorvidt der kan træffes bedre sikringsforanstaltninger end dem, der foreligger, og hvorefter der skal være dansk lods om bord — der er som bekendt lodstvang — men jeg henstiller, at man har dette i tankerne og gør, hvad man kan for at imødegå den forfærdelige katastrofe, dette ville afstedkomme.

Det er naturligvis ikke uden betydning, at man inden for IMCO har undtaget dette „Load on Top“-system, som viser sig at være så effektivt. Men det kan ikke være anderledes for tiden, end at visse ting måske kan give stof til eftertanke og komme frem i behandlingen siden hen. Her tænker jeg bl. a. på denne udledning af olie med 60 l pr. time. Det lyder for mange, særlig for dem, der måske ikke er så kyndige på området, som om der ikke sker noget ved det. Men hvis en tanker begynder at udlede ved Hansthölm og fortsætter ned til rigets grænse imod syd i en afstand på 50 sømil f. eks., så vil med vestlig vind i hvert fald hele den danske vestkyst få det at føle. Jeg ved udmærket godt, at handelsministeren ikke har mulighed for at gøre særlig meget ved dette, det er jo et internationalt spørgsmål, en international vedtagelse. Men også her henstiller jeg at man arbejder videre med sagen, så godt som man overhovedet kan. Det er min opfattelse, at IMCO, som har arbejdet i mange år med det, faktisk har ligget forud for de nationale betragtninger og skubbet meget på dem, og derfor må vi i hvert fald ikke fra nu af være bagefter de vedtagelser, der med rimelig tilslutning kan ske i IMCO. Jeg henstiller, at vi her i vort land — og det gælder for så vidt hele Norden — søger at vinde med så langt, som det er muligt.

Måske skulle jeg slutte med den bemærkning, at jeg har haft lejlighed til at studere den norske lovgivning — ikke så meget som nødvendigt, er jeg klar over — men det forekommer mig ved en umiddelbar gennemgang af den norske lovgivning på dette område, at man ligesom er en tak længere

[Henry Sørensen.]

end vi. Nu kan man i Norge måske ikke få de samme vanskeligheder, som vi kan få på grund af vores geografiske beliggenhed, men alligevel tror jeg, der måske kunne være saglige ting at hente frem fra den norske lovgivning til hjælp for en udbygning af vor bestående.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige velvillig behandling af lovforslaget.

**Amtoft:** Jeg har stor sympati for handelsministerens lovforslag om bekæmpelse af forurening af vore have.

Jeg kan nævne, at forslaget bygger på en konvention, hvis hovedindhold er bekæmpelse af olieforureningen. Efter den gældende lov kan selv store tankskibe under visse forhold udtømme olie i havet, uden at der er givet nogen begrænsning af oliemængden. Det var blot et krav, at det skulle ske uden for bestemte zoner. Denne ret og disse zoner foreslås nu afskaffet, og det kan jeg kun være tilfreds med.

Derimod foreslås ingen ændring i det forhold, at det ikke er forbudt tankskibe på under 150 brutto registertons og andre fartøjer under 500 brutto registertons at udlede olien i havet.

For alle andre fartøjer er udtømning af olie forbudt, bortset fra ubetydelige mængder, og jeg finder, det er rimeligt med en sådan undtagelsesbestemmelse, når den, som det fremgår af bemærkningerne, er nødvendiggjort af tekniske forhold.

Jeg finder i øvrigt, at lovforslaget i den nuværende form kan være vanskeligt at administrere. Jeg tænker på den bestemmelse, der siger, at forbudet ikke gælder for udtømning af ballast fra en lasttank, der er blevet rensset således, at eventuelt spildevand derfra ikke vil efterlade synlige spor af olie på vandets overflade, såfremt det blev pumpet ud i rent, stille vand på en klar dag fra et skib, der ligger stille. Jeg er klar over, at den bestemmelse stammer fra konventionen, men jeg mener, det kan være svært at overføre kravet om rent og stille vand, en

klar dag og et skib, der ligger stille, til et normalt skib i fart i et måske uroligt, måske forurenat vand på en grævejrdsdag.

Tilsvarende synes bestemmelsen for ikke-tankskibe om, at udtømningen skal foretages så langt fra land som praktisk mulig, ikke helt klar. Jeg kan ikke forvente, at ministeren kan svare her ved første behandling, men jeg vil rejse sagen i udvalget.

På sin vis er jeg mest tilfreds med bestemmelsen i den foreslåede § 10 a, der giver handelsministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser mod forurening med andet end olie. Det foreslås, at bemyndigelsen skal omfatte ikke let nedbrydelige eller skadelige stoffer, og det nævnes i bemærkningerne, at man bl. a. tænker på engangsemballage og kemikalier. Jeg finder denne bemyndigelse helt rimelig og nødvendig, men spørgsmålet er, om den er vidtgående nok. Jeg overværede i sommer, hvordan man fra en rutebåd i Grønland kastede papkasser og andet affald ud i fjorden ved Julianehåb. Dette affald viste på en strækning af ca. 1 km meget tydeligt sejlruuten. Det hele virkede så meget mere urimeligt som skibet netop havde forladt havnen. Jeg vil gerne have sikkerhed for, at bemyndigelsen også dækker et sådant forhold, og jeg vil i udvalget rejse spørgsmålet om rækkevidden af bemyndigelsen. Man kunne også tænke sig, at der blev stillet krav om, at der i skibene blev installeret affaldskværne.

I øvrigt skal jeg på det radikale venstres vegne tilsige velvillig behandling i udvalget.

**Vivike:** Den internationale sammenslutning af havforskere siger fra en konference, de holdt i Paris, at alt liv, plante- og dyreliv, i verdenshavene vil være udslukt om en 20-30 år, hvis vi fortsætter med forureningen, som vi gør i øjeblikket, og det er ikke blot spørgsmålet om olieforurening, men også spørgsmålet om udledning af urensset spildevand.

Det foreliggende lovforslag, som betyder en skærpelse af den internationale konvention, er vi tilfreds med. Vi synes blot ikke,

## [Vivike.]

skærpelsen er tilstrækkelig, for til trods for at der nu kommer denne forbedring, er det stadig væk således, at skibe under 150 brutto registertons må tømme ud, hvad de ønsker, blot de er 50 sømil fra kysten, og andre, der renser tanke, eller hvad de nu renser, må udtømme 60 liter pr. udsejlet sømil. Det vil altså sige, at en 15.000 tonner, som har det moderne „Load on Top“-system, må udtømme 1 t olie, når den renser tanke, og 1 t olie er en kolossal portion, når den breder sig på havene. En 150.000 tonner må altså udtømme 10 t olie. Og de, der ikke har det moderne system, må udtømme mere, idet en 10.000 tonner må udtømme 1 t og 15.000 tonneren må udtømme 1½ t olie under tankrensning. Det er kolossale oliemængder.

Jeg vil gerne nævne, som også hr. Henry Sørensen gjorde det, spørgsmålet om de store tankbåde. Vi har dem på 100.000 registertons, vi har dem på 200.000 registertons, og nu kommer de på 300.000 og 500.000 brutto registertons. Kan vi forestille os, hvad der ville ske, hvis der skete en ulykke med en sådan 200.000 tonner i Østersøen? Det ville være en katastrofe med et kolossalt omfang.

Jeg vil gerne have lov at citere, hvad der er sagt af borgmesteren i Kalundborg, J. Hagemann-Petersen, på en nordisk havneforbundskonference i Kristianssand, hvor han er inde på disse olieforureningsproblemer. Her siger han bl. a.:

„Der findes jo f. eks. i Stockholm en raffineringsevne, der lader indsamle olieaffald m. v. for genraffinering eller destruering, og i Danmark har vi forsøgt at starte en sådan virksomhed, men denne virksomhed gav så store driftstab, at man hurtigt standsede virksomheden. En medvirkende årsag hertil var, at den — kontraktligt forpligtet — ikke måtte genraffinere smøreolie, vel nok den del af en genraffineringsproces, der i sig selv giver en fair chance for udbytte — og man kunne heller ikke opnå nogen form for statsrefusion til opgavens løsning.“

Jeg vil spørge ministeren, om han vil være positivt indstillet til, at man får fat i denne sag, og at en sådan virksomhed kan få noget tilskud fra staten.

Videre er hr. Hagemann-Petersen inde på,

at man kunne erlægge en afgift på 25 øre pr. ton importeret olie, som kunne være med til at finansiere f. eks. en sådan virksomhed.

Vi har talt om de store tankbåde, og vi har et ganske specielt og meget farligt problem oven ved Århus. Her har man for nogle år siden bygget et stort elektricitetsværk, det hedder Studstrupværket, og da man havde bygget det, eller omtrent var færdig, kom man i tanke om, at det var ikke et godt sted, for her lå i hvert tilfælde ca. 20.000 t tysk ammunition, svær ammunition, flyverbomber o. lign. Derfor har man sejlet ind med små skibe, og man har haft et tysk skib liggende for at rense op. Det har foreløbig kostet 4 mill. kr. at få rensset op, men man har ikke fået gjort det effektivt. Søminevæsenet er ikke betrygget ved den oprrensning, der er sket i Koraldybet. Lodserne siger, at det er komplet uansvarligt at sejle store skibe ind, men der har med ministerens tilladelse været sejlet en 18.000 tonner ind, en belgiser, hvor lodsen sagde: jeg lodser, det skal jeg, men jeg lodser uden ansvar. Lodserne påstår, at de kan ikke svaje et skib på 18.000 t uden at komme uden for den rensede rende. Tænk, hvis der en dag sker en eksplosion. Der har været eksplosioner i den ammunition før, og i øvrigt bruger man en del af ammunitionen til at sprænge vragnede i Wesermundingen med. En eksplosion vil betyde for det første mange søfolks frygtelige død, for det andet 18.000 t olie, der breder sig over Århusbugten og strandene. Vil ministeren tage ansvaret for, at denne sejlads foregår? Eller vil ministeren sørge for, at store skibe ikke får tilladelse til at gå ind til Studstrupværket? Det er meget, meget farligt, og det er det grusomste let-sind, der er udvist dels ved at lægge værket der, dels ved at give tilladelse til, at store skibe sejler ind.

Den foreslåede § 10 a er noget vældig positivt, og jeg vil sige ministeren tak for, at han har taget disse bestemmelser med, som jo falder uden for konventionen. Ministeren ønsker bemyndigelse til at forbyde andre ikke let nedbrydelige materialer udkastet fra skibene. Det er kun en bemyndigelse, men alligevel; jeg håber, den bliver brugt. Hr. Henry Sørensen har været inde på, hvad det betyder for fiskerne. I Kattegat er det altid sikre på at have noget i trawlposen, for har de ikke fisk, så har de en masse en-

## [Vivika.]

gangsflasker og alt muligt andet skrammel. Der kan også være fisk. Det er ikke noget, fisken har godt af at være i selskab med, og det giver fiskerne en masse ekstraarbejde. Jeg er som nævnt glad for, at ministeren har taget det med.

Vi er indstillet på en velvillig behandling og tilslutter os hr. Kampmanns forslag om, at forslaget kommer til behandling i et 21 mands udvalg.

**Hanne Reintoft:** Ikke mindst den sidste tid har vist, hvad havbunden kan bruges til, og i hvor høj grad man kan foretage forurening — jeg tænker her ikke mindst på den amerikanske sænkning af store mængder af giftige gasarter. Derfor må det foreliggende lovforslag betragtes som et fremskridt, men et alt for lille fremskridt, når man ved, hvor megen bekymring man egentlig bør være for forurening af havene, og hvor store konsekvenser det kan få for menneskene.

Man må se med skuffelse på, at det ikke har været muligt at fremkomme med et totalt forbud mod olieudtømning, som det blev foreslået på konferencen herom i 1962. Vi har jo haft lovgivning om problemet hidtil, men alligevel har vi haft alt for mange tilfælde af ulovlig olieudtømning i vore farvande, også med megen skade til følge.

Der er udtalt bekymring for fænomenet i en lang række stater og i en lang række internationale organer, og Danmark skulle nok kunne gå i spidsen for at få et mere udstrakt samarbejde i gang internationalt.

Det må ikke alene gå på international fælles lovgivning, men også på en øget kontrol med, om lovgivningen overholdes. Jeg ved, at det er meget svært at kontrollere, hvilke skibe der forurener, og at drage de pågældende rederier til ansvar, og loven sidder meget ofte overhørig. Spørgsmålet må derfor blive, om ministeren mener, at der føres tilstrækkelig kontrol, og om de sanktioner, der eksisterer mod eventuel overtrædelse af loven, er tilstrækkelige. Princippet om, at den, der forurener, må betale for rensningen, må også gå igen i denne lov, og straffebestemmelserne må ikke, som tilfældet vel nok er, være så lempelige, at overtrædelse simpelt hen kan betale sig for det pågældende rederi.

Jeg vil derfor gerne høre, hvad ministeren

mener. For det første om denne lov virkelig løser problemet og er tilstrækkeligt dybtgående, og for det andet om der består tilstrækkeligt effektive sanktioner over for dem, der forurener, bl. a. ved olieudtømning trods gældende bestemmelser. Ligeledes vil jeg gerne høre, om ministeren mener, at der består tilstrækkelige muligheder for kontrol med såvel den gældende lov som den fremtidige lov.

Alt i alt betragter vi som sagt lovforslaget som et beskedent fremskridt, der dog på ingen måde løser de virkelig store problemer, og vi håber meget, at der vil komme et bedre resultat ud af udvalgsarbejdet i 21 mands udvalget.

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Jeg takker for den venlige modtagelse af dette lovforslag, som drejer sig om visse ændringer i den gældende lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

Jeg vil gerne svare hr. Kampmann på dennes første spørgsmål om kontrolmulighederne, at der allerede før — efter min bedste hukommelse — snart et års tid siden er lagt en meget omfattende operationsplan, hvorefter forskellige myndigheder, bl. a. handelsministeriet, samarbejder med søværnets operative kommando, og den har vist sin nytte ved forskellige lejligheder. Det er gået ret upåagtet hen i pressen og har ikke været drøftet her i folketinget. Der foreligger altså en fuldstændig planlægning, som jeg naturligvis vil gøre udvalget bekendt med. Jeg kan føje til, at finansudvalget har fulgt denne operationsplan op med bevillinger i det omfang, jeg har bedt om det.

Hr. Kampmann ytrer forundring over, at det er olieforureningsrådet, der skal komme med indstilling også vedrørende giftstoffer og andre ting som omtalt i den nye § 10 a. Man har her et organ, som repræsenterer så at sige alle sider inden for skibsfarten, og der er dog det fælles for olie og andre muligheder for forurening, at de i dette tilfælde begge kommer fra et skib, hvilket giver særlige problemer. Men det er rigtigt, at der også kommer andre problemer ind, nemlig inden for giftstofområdet o. lign. Her besidder naturligvis dette olieforureningsråd ikke i og for sig nogen ekspertise, men det er jo den, vi forsøger at hente fra anden side, bl. a. i samarbejde med indenrigsministeriet og

## [Handelsministeren.]

andre ministerier. Jeg finder derfor personligt, at det vil være det eneste rigtige, at forureningsproblemet behandles i de enkelte ministerier, under hvis ressort forureningskilderne måtte ligge, i dette tilfælde naturligvis under handelsministeriets søfartsafdeling. Jeg ville ikke mene, at man nåede ret langt ved at samle alle forureningsproblemer, som rummer så uhyre mange forskelligartede problemer, ét sted. Jeg tror, det ville blive en dårlig administration.

Jeg takker for hr. Henning Andersens tilslutning til lovforslaget. Ligeledes takker jeg naturligvis hr. Henry Sørensen og vil i forbindelse med hans indlæg spørge, om der ikke foreligger en misforståelse. Forholdet er jo det, at ifølge den foreslåede § 10 a kan handelsministeren efter indstilling fra det nærmere nævnte råd fastsætte bestemmelser til forebyggelse af, at havet forurenes ved udkastning fra danske skibe — det gælder over hele jordkloden — og forbyde enhver udkastning fra skibe i danske territorialfarvande; det sidste gælder altså alle skibe, også udenlandske skibe. Jeg tror, det klarer det ene spørgsmål, der blev rejst af hr. Henry Sørensen.

Spørgsmålet om store tankskibskatastrofer med specielt henblik på Store-Bælt er under overvejelse i handelsministeriet og drøftes med de interesserede parter.

Jeg er enig med hr. Henry Sørensen i, at det er godt, at IMCO skubber på de nationale interesser, som nok tit kan siges at sakke lidt agterud inden for dette område. Men IMCO er meget aktiv, og der er dog sket store fremskridt her.

Jeg kan ikke tage standpunkt til bedømmelsen af 60 l pr. udsejlet sømil. Det overstiger simpelt hen min personlige dømmekraft. Jeg har ingen muligheder for at vurdere det. Det er altså det tal, man er blevet enig om ved en international forhandling, hvor sagkyndige har drøftet det, og hvor der formentlig har fundet en diskussion sted mellem dem, der fandt det for meget, og dem, der fandt det for lidt.

Hr. Amtoft har haft megen personlig morskab af forslaget til ny § 3, stk. 2. Jeg har haft den samme, men det gælder i dette tilfælde for mit vedkommende — og muligvis også for enkelte af ordførerne, der har beskæftiget sig med lovforslaget — at jeg

har haft vældig let ved at forstå selve det, man sigtede på, nemlig tilslutning til konventionen, de principper, der lå deri, og den stramning, der skulle ske, medens jeg hist og her har haft vanskeligheder ved at forstå, hvorledes det, man sigtede på, nu blev omsat i praktiske lovparagraffer. Det er en af de paragraffer, hvor jeg simpelt hen må stole på, at mine dygtige embedsmænd har fundet den rette formulering. Den har formentlig også været drøftet på internationalt plan.

Jeg gør også over for hr. Amtoft opmærksom på vedrørende den nye paragraf, som kan omhandle andet end olie, at bemyndigelsen gælder for danske skibe over hele jorden og for alle skibe i danske territorialfarvande.

Hr. Vivike var også inde på spørgsmålet, som jeg har tangeret i mit svar til hr. Henry Sørensen, om skærpelsen er stor nok. Man må vel konstatere, at det er den mulige, da det skal afklares på internationalt plan. Jeg kan, som jeg har sagt ærligt, ikke personlig bedømme størrelsesordenen af de oliemængder, man er nået frem til. Jeg har forstået, at „Load on Top“-systemet i og for sig er et fortræffeligt og i dag det bedst kendte system, men at dets funktion uvægerlig hænger sammen med, at der skal slippes mindre oliemængder ud, og jeg må tage til efterretning, at dette princip nu knæsesættes på basis af IMCOs anbefaling.

Jeg er lidt usikker over for det spørgsmål, hr. Vivike rejste om genråffinerer af olie. Der findes mig bekendt virksomheder her i landet, der foretager genråffinerer af olie på ganske privat basis og med en normal rentabilitet, og under de forhold vil jeg ikke kunne give tilsagn om nogen væsentlig sympati for statsstøtte til raffineringsvirksomhed. Jeg tager forbehold over for det i den henseende, at det er muligt, at der, hvis olien skal tilintetgøres, kan komme krav til det offentlige; men jeg ved ikke noget om dette, det må falde ind under den almindelige forureningsdebat.

Jeg kender meget vel elektricitetsværks-sagen i Kalø Vig og kan oplyse, at den pågældende virksomhed var advaret om, at der lå disse ammunitions-mængder i farvandet udfor.

Jeg kan ligeledes bekræfte, at der under ganske særlige betingelser under hensyn til



**[Handelsministeren.]**

de konkrete forhold er givet tilladelser til gennemsejling med noget større skibe end sædvanligt, men det er sket under ganske særlige forhold, hvor man naturligvis ikke har ment, at det var uforsvarligt at give tilladelsen.

Fru Hanne Reintoft betegner også forslaget som et fremskridt, men for lille. Jeg har vistnok svaret på lignende bemærkninger fra andre ordførere og skal tilføje, at jeg mener, vi har tilfredsstillende kontrolmuligheder. Det er jo et område, hvor man stadig væk vil gøre flere erfaringer, og jeg kan kun sige, at jeg i dag tror, at vi har det bedst mulige beredskab i denne situation, og at de sanktioner, der er til rådighed, også er tilstrækkelige. Men man må erkende, at olieforureningen er der ikke hermed sat noget punktum for.

**Vivike:** Jeg takker for, at ministeren var inde på nogle af de problemer, jeg har draget frem. Jeg er ikke helt klar over den virksomhed, som borgmester Hagemann-Petersen har omtalt, men jeg vil da være taknemlig, hvis ministeren ville sørge for, at man spurgte borgmester Hagemann-Petersen i Kalundborg, hvad det er for en, han har tænkt på, for jeg er ikke helt sikker på, at den er af samme karakter som de af ministeren her nævnte. Det var rart at få denne sagkundskab medinddraget, når vi nu skal have udvalgsarbejdet.

Det er ganske skrækkeligt at tænke sig, at Studstrupværket var varskoet om, at der var fare ved at bygge dér, i hvert fald ved at få sejlet olie og kul ind, og så bygger alligevel. Men jeg kender efterhånden det, der hedder Elsam og Midtkraft og alt det dér; det er tilsyneladende sammenslutninger, der gør lige præcis, hvad der passer dem. Det gør de også, når det drejer sig om naturfredning. Nu har vi altså haft tyske skibe til at ligge og rense op, og det har kostet 4 mill. kr. Her forlanger Studstrupværket, at det skal staten betale. Det kan formentlig ikke være tilfældet, når man fra statens side har advaret mod at bygge, men det er en biting.

Nu siger ministeren, at det ikke er uansvarligt at sejle med en 18.000 tons tankbåd ind til Studstrupværket i øjeblikket. Når jeg tænker på, at lodserne i Udbyhøj og Århus siger, det er helt uansvarligt, vil jeg spørge

ministeren: vil ministeren fortsætte med at give tilladelse til, at så store skibe sejler ind over Koraldybet, hvor der ligger svær ammunition?

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Jeg skal på den givne foranledning gerne spørge borgmesteren i Kalundborg om nærmere detaljer vedrørende den pågældende virksomhed.

Hr. Vivike nævnte, at Studstrupværket var advaret om faren ved denne sejlads. Studstrupværket var gjort opmærksom på den fordyrelse, der kunne ligge deri. Det var økonomiske forhold, det drejede sig om.

Jeg kan ikke sige, hvad beløbene har været, men så vidt jeg husker, har søminevæsenet påtaget sig oprensningen for statens regning. Dette vil imidlertid blive standset. Der er truffet foranstaltninger til det. Studstrupværket er gjort opmærksom herpå.

Endelig siger jeg ikke, at det er ufarligt at sejle gennem den sejlrende, der er. Jeg har sagt, at handelsministeriet har givet ganske enkelte tilladelser under højst konkrete forhold, herunder vejsituation og andet, til noget større skibe, fordi det naturligvis frembyder en betydelig besparelse at kunne sejle større laster igennem, men det er ikke således, at det normalt står åbent.

(Kort bemærkning).

**Vivike:** Så vidt jeg ved, har der været to store skibe inde, hvert på 18.000 tons, og det er altså det, lodserne siger er uansvarligt, for de kan ikke svaje dem uden at komme uden for renden.

Jeg vil gerne have svar på mit spørgsmål: vil ministeren fortsat give tilladelse til, at man sejler så store eller endnu større skibe ind til Studstrupværket?

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Jeg må svare hr. Vivike, at jeg ikke under en førstebehandling af et forslag om olieforurening på havet vil give hr. Vivike noget til-sagn om, at jeg ikke vil give sejltilladelse for skibe, der skal sejle ind til Studstrupværket. Det er under stedsse overvejelse i handelsministeriet, og jeg vil ikke love, at jeg ikke vil give tilladelsen. Jeg vil heller ikke sige, at jeg vil give den i fremtiden; det afhænger af de konkrete forhold.

Hermed sluttede forhandlingen.



*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 21 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om Danmarks erhvervsfond.*

(Lovforslaget (nr. 32) findes i tillæg A. sp. 829, fremsættelsen i tidenden sp. 171).

Lovforslaget sættes til forhandling:

**Jørgen Peder Hansen:** Handelsministerens lovforslag er alene udtryk for et påtrængende ønske fra eksportkreditrådet om en udvidelse af beløbsrammen for garantier og kautioner fra 6,5 milliard kr. til 8,5 milliard kr. Der er altså ikke tale om nogen egentlig lovrevision, men alene om en ajourføring på et enkelt punkt.

Vi kan give tilslutning til dette ønske, men jeg er ikke overbevist om, at rammen kan holde ret længe. Vi oplever netop i disse år en stigning i industrieksporten på omkring 15 pct. Det betyder ved anvendelse af simpel reguladetri, at vi allerede om et års tid skal have loven for igen. Det har vi ikke noget imod, men vi har heller ikke noget imod at drøfte, om de 2 milliarder kr.s udvidelse også er tilstrækkelig. Hellere det end den praktiserede fremgangsmåde med at skulle sikre skibskontrakter på forventet tilslutning i folketinget på et senere tidspunkt. Ville det ikke have været muligt allerede i forsommeren at have haft et sådant overblik over trækket inden for beløbsrammen, at vi kunne have gennemført en forhøjelse, inden folketinget tog på ferie? Det er et spørgsmål, jeg stiller til handelsministeren. Jeg vil anbefale, at man næste gang kommer i god tid, og jeg tror altså ikke, at det vil være så længe, inden man kommer igen.

Herudover vil jeg gerne komme med et par bemærkninger til handelsministerens

omtale af renteproblematikken. Måske har der allerede nu fundet en afklaring sted i Paris. Det kan handelsministeren måske fortælle os noget om. Jeg er ikke helt uenig med ministeren i, at renten på 6 pct. ikke står i et rimeligt forhold til renteniveauet på verdensmarkedet. 7 pct. vil også efter min mening være mere acceptabelt, og formentlig vil en sådan rentesats være udtryk for en saneringsrente på verdensmarkedet.

På baggrund af ministerens fremsættelsestale vil jeg gerne vide, hvorvidt Danmark fremfor andre nationer har fremført ganske særlige ønsker om ændringer i den gældende overenskomst for skibskreditter. Jeg tænker her på de stedfindende forhandlinger i Paris. Det er jo meget betydelige problemer med omfattende interesser inddraget, som vi her står over for, ikke mindst for dansk værftsindustri og de ca. 20.000, som er beskæftiget her.

Det forekommer mig i øvrigt, at de danske værfter har klaret sig på en overordentlig smuk måde i den verdensomspændende konkurrence. Vi ved, at skibsbygningssubsidierne ofte har været draget ind i debatten, og vi ved, at de indtager en fremtrædende plads overalt. Andre lande har benyttet skibssubsidier i en større udstrækning tidligere, end vi har gjort det, og jeg kunne tænke mig at få at vide hos ministeren, hvorledes han bedømmer Danmarks stilling i dette billede i dag. Er den blevet ugunstigere, eller er den blevet bedret i de senere år?

Endelig peger handelsministeren på risikoen ved de stigende forpligtelser. Ja, ser vi på tallene for de senere års tab, så viser de en vis stigning, og tab er naturligvis altid beklagelige. Men lad mig spørge handelsministeren, om han bedømmer denne udvikling i de senere år — når han nu tager den frem i sin fremsættelsestale — som så hurtigt accelererende, at han overvejer ændringer i lovgivningen af denne grund.

Det er en stor part af beløbsrammen, det er rigtigt, som skibskontrakterne lægger beslag på, og det er også rigtigt, at indtjeningen i rederisektoren er af afgørende betydning. I disse år oplever vi en højkonjunktur, og der kan ske omslag, det ved vi. Vi ved alle, at verdensbegivenhederne ofte spiller afgørende ind på dette område. Det har de