

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 1 medlem til radiorådet* (i stedet for Else Elbæk).

(Jfr. tidenden sp. 96).

Valgt blev: Redaktør *Viggo Knudsen*.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af dags dato meddeler handelsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte

*Forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet og forslag til lov om ændring af lov om Danmarks erhvervsfond.*

I skrivelse af dags dato meddeler justitsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte

*Forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Forbud mod propaganda for krig og mod racediskrimination m. v.),*

*forslag til lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af race m. v.,*

*forslag til lov om udlevering til andet nordisk land i anledning af visse beslutninger om forsyng eller behandling,*

*forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Fremmede straffedommes retskraft) og forslag til lov om fuldbyrdelse af europæiske straffedomme.*

Med skrivelse af 7. oktober 1970 har handelsministeren fremsendt beretning om monopoltilsynets virksomhed i 1969 og tilsvarende beretninger fra tilsynet med banker og sparekasser samt fra forsikringsrådet vedrørende de i henhold til monopolloven i 1969 udøvede tilsyn. Eksemplarer er omdelt.

Medlem af folketinget Johan Nielsen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for offentlige arbejder at stille følgende spørgsmål:

„Hvad agter ministeren at gøre for at øge sikkerheden og effektiviteten med hensyn til luftforbindelsen mellem Danmark og Færøerne?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Her ved skal jeg tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.*

Som følge af de stadig stigende ulemper ved udtømmning i havet af olie fra skibe afholdtes i 1954 i London en konference med henblik på at tilvejebringe en international aftale til undgåelse af forurening af havet med olie. Konferencen resulterede i vedtagelsen af en konvention, der for Danmarks vedkommende gennemførtes ved loven af 28. marts 1956 om foranstaltninger mod olieforurening af havet. Efter at det fornødne antal ratifikationer forelå, trådte konventionen i kraft 1958.

Konventionens hovedprincip er, at det er forbudt at udtømme olie inden for visse nærmere fastlagte zoner. På konferencen var der imidlertid enighed om, at det eneste virkelig effektive middel mod olieforurening ville være helt at forbyde olieudtømmning, og at man, når tilstrækkelige erfaringer forelå, skulle søge konventionen ændret med henblik på at nå frem til det totale forbud.

En konference med dette formål afholdtes i 1962 i London med deltagelse af ikke færre end 54 stater. Det viste sig dog, at der endnu ikke forelå praktiske muligheder for indførelse af et totalt forbud. Imidlertid vedtoges det at skærpe konventionens regler på en række punkter. Således blev det forbudt tankskibe på 150 registertons brutto og derover mod tidligere 500 registertons brutto at udtømme olie i zonerne. Endvidere vedtoges et forbud mod udtømmning for alle nybygninger på 20.000 registertons brutto og derover, og af særlig betydning for Danmark vedtoges et totalt forbud mod olieudtømmning i såvel Nordsøen som Østersøen.

På baggrund heraf vedtoges loven af 14. februar 1964 om ændringer i lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet, og Danmark tiltrådte herefter konventionsændringerne, der trådte i kraft i 1967 efter at være tiltrådt af det fornødne antal stater.

Efter 1962-konferencen, der for mange var en skuffelse, idet den ikke førte til det ønskede mål: det fuldstændige forbud, blev

## [Handelsministeren.]

der af olieindustrien iværksat en grundig undersøgelse af mulighederne for at undgå, at olierester efter tankrensning udtømmes i havet. Man fandt herved frem til den løsning, vi i dag kender under navnet „Load on Top“-systemet, hvorved man ved tankrensningen stort set undgår, at olieresterne udtømmes i havet, men bevarer disse om bord, således at de enten indgår i en ny last eller, hvis dette ikke kan lade sig gøre, afleveres i havn. Dette system har siden været praktiseret af ca. 80 pct. af tankskibene, såvel inden for som uden for de bestående zoner med det resultat, at den allervæsentligste del af olieresterne ikke udtømmes i havet. Under en udvalgsbehandling vil der være mulighed for at se en af olieindustrien optaget film, hvori det vises, hvorledes systemet virker i praksis.

På baggrund af indførelsen af „Load on Top“-systemet blev spørgsmålet om en skærpelse af konventionens bestemmelser taget op til drøftelse i Den Mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation (IMCO), og på organisationens generalforsamling i oktober 1969 blev der vedtaget en række ændringer i konventionen, hvorved man nærmer sig det totale forbud mod udtømning af olie i havet. Ved bestemmelserne i § 1, nr. 1-6 og 8, i det fremsatte lovforslag indarbejdes disse ændringer i den gældende lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet, og efter lovforslagets vedtagelse vil Danmark kunne tiltræde konventionsændringerne.

Ændringerne går ud på, at man afskaffer systemet med særlige zoner, inden for hvilke olieudtømning er forbudt, og i stedet indfører et almindeligt forbud mod olieudtømning fra skibe, således også uden for zonegrænserne, hvor olieudtømning efter gældende ret er lovlig. Som hidtil gælder olieudtømningsforbudet dog ikke, hvis hensynet til skibets sikkerhed, ladningen og menneskeliv gør sig gældende og naturligvis heller ikke uundgåelig olieudfyldning, der skyldes skade på skibet. Endvidere gælder forbudet ikke i visse tilfælde, hvor olieudtømningen er af ubetydeligt omfang. Uden for en afstand af 50 sømil, d. v. s. ca. 92 km fra kysten, skal det således være tilladt tankskibe i fart at udtømme op til 60 liter olie pr. udsejlet sømil, men på en enkelt

rejse ikke mere end 1/15.000 af skibets lastekapacitet. Der er herved tænkt på tankskibenes anvendelse af „Load on Top“-systemet, der nødvendigvis medfører, at der udtømmes en ganske ringe mængde olie i spildevandet fra tankrensning. Det vil endvidere være tilladt andre skibe i fart at udtømme op til 60 liter olie pr. udsejlet sømil i en blanding, hvis olieindhold er mindre end 1/10.000 af blandingen, men kun hvis udtømningen foretages så langt fra land som praktisk muligt.

Det er i øvrigt min opfattelse, at de hidtil gældende regler om foranstaltninger mod olieforurening af havet i høj grad har virket efter deres hensigt. Trods den betydelige stigning i olietransporterne i vore farvande i de senere år bl. a. på grund af oprettelsen af olieraffinaderier i Nordeuropa, viser de årlige indberetninger fra politimestrene, at der ikke er sket nogen forøgelse af olieforureningen af kysterne, men at der tværtimod synes at være en nedgang i antallet og omfanget af forureningerne. For de seneste års vedkommende må dette foruden den internationale konvention og lovgivningen på dette område formentlig tilskrives indførelsen af det fornævnte „Load on Top“-system.

Hvad angår spørgsmålet om at modvirke havenes forurening med andre materialer end olie, kan jeg oplyse, at der er indledt internationale drøftelser herom. Spørgsmålet er taget op i IMCO, for så vidt angår den forurening, der finder sted fra skibe. Organisationen agter at indkalde til en international konference om dette problem i 1973. Da danske farvande i de senere år er blevet forurenede med andre materialer end olie i stadig stigende omfang, finder jeg det imidlertid påkrævet, at også denne side af forureningsproblemet søges løst snarest muligt. På indeværende tidspunkt kan detaljerede bestemmelser dog ikke udfærdiges, idet spørgsmålet må drøftes med de interesserede organisationer, hvilket kan ske i det i olieforureningslovens § 9 omhandlede råd. Forinden forbudsregler indføres, må det endvidere sikres, at skibene kan skaffe sig af med deres affald i de danske havne. Dette spørgsmål er taget op med ministeren for offentlige arbejder. På denne baggrund har jeg fundet det hensigtsmæssigt i forbindelse med revisionen af loven om foranstaltninger

## [Handelsministeren.]

mod olieforurening af havet i loven at søge optaget en bemyndigelse for handelsministeren til efter indstilling fra olieforureningsrådet at fastsætte bestemmelser til forebyggelse af, at havet forurenes ved udkastning fra danske skibe af ikke let nedbrydelige eller skadelige materialer og til at forbyde enhver udkastning fra skibe — uanset deres nationalitet — af sådanne materialer i danske territorialfarvande. Bestemmelsen foreslås optaget i olieforureningsloven som § 10 a, idet lovens titel samtidig foreslås ændret til at dække også de her nævnte materialer. Forureningsrådet har anbefalet den foreslåede bestemmelse.

Medens tidspunktet for ikrafttrædelsen af de regler, der vedrører olieforureningen af havet, foreslås fastsat af handelsministeren på et senere tidspunkt, hvorved tænkes på det tidspunkt, da ændringerne i den internationale konvention er blevet virksomme, finder jeg det naturligt, at bestemmelsen om forurening med andet end olie træder i kraft på sædvanlig vis 8 dage efter lovens bekendtgørelse i Lovtidende.

Lovforslaget har været forelagt olieforureningsrådet, som har kunnet tiltræde dets fremsættelse for folketinget.

Idet jeg i øvrigt skal tillade mig at henvisse til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg herefter anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om Danmarks erhvervsfond*.

Der er gået knap 2 år, siden folketinget i februar måned 1969 drøftede eksportkreditordningen og forhøjede den beløbsramme, inden for hvilken eksportkreditrådet kan give garantier og kautioner fra 5 til 6,5 milliarder kr. Når jeg allerede nu vender tilbage til folketinget og foreslår en ændring af loven, skyldes det, at væksten i eksportkreditrådets forpligtelser i den forløbne tid har været så stor, at de 6,5 milliarder kr., der i loven er fastsat som maksimum for rådets virksomhed, har vist sig ikke at være tilstrækkelige. Pr. 31. juli 1970 androg eksportkreditrådets totale forpligtelser således 6.193 mill. kr. Endvidere har ordretilgangen fra udlandet til danske skibsværfter i de senere måneder haft et sådant omfang, at

der er fremsendt ansøgninger til eksportkreditrådet om kaution over for Danmarks Skibskreditfond for yderligere 552 mill. kr. omfattende ordrer til levering langt ind i 1974.

Eksportkreditrådet har givet tilsagn om at ville stille disse kautioner, men tilsagnene er betinget af, at folketinget vedtager en forhøjelse af lovens maksimum.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har der i perioden fra 31. oktober 1968 til 31. juli 1970 været en stigning i det faktiske garanti- og kautionsansvar på 1.446 mill. kr. En væsentlig del af denne stigning skyldes øgede kautionsforpligtelser over for Danmarks Skibskreditfond i forbindelse med bygning af skibe for udenlandsk regning. Inden for dette område er eksportkreditrådets samlede forpligtelser i den nævnte periode steget med ca. 29 pct. Af rådets totale garanti- og kautionsforpligtelser vedrører herefter ca. 58 pct. skibskontrakter. Indregnes de givne betingede tilsagn på 552 mill. kr. i de samlede forpligtelser, forøges de nævnte procentsatser til henholdsvis ca. 49 og ca. 61.

Den stærke rentestigning, som har gjort sig gældende overalt i den vestlige verden, sammenholdt med det betydelige opsving i efterspørgslen efter nye skibe, har naturligt nok blandt de betydelige skibsbyggende nationer rejst debat om rimeligheden af at fastholde en rente på 6 pct. i forbindelse med værfternes ydelse af langtidskreditter til køberne.

I det sidste halve år har der i OECDs skibsbygningskomité været ført forhandlinger om en ændring af den gældende overenskomst om eksportkreditter for skibe, ifølge hvilken de deltagende lande har forpligtet sig til ikke at yde støtte til eksport af skibe, såfremt kontraktsummen, kredittiden overstiger 8 år og renten er lavere end ca. 6 pct. p. a.

I disse dage forhandles der på ny i komiteen, og jeg håber, at der nu vil kunne skabes bred tilslutning til en forhøjelse af minimumsrenten med 1 eller 1½ pct. Spørgsmålet om forøgelse af kontraktrenten har også været inddraget i debatten; men sympatien herfor har ikke været stor, da man i så fald ville komme op på en kontraktrente, som overstiger den, der almindeligvis kræves ved langtidskreditter på andre kapitalvarer.