

forslag til lov om ændring i lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m. v. [af Alfred Jensen m. fl.]

Valgt blev: *Ravn, Bladt, Bundvad, Einer-Jensen, Lund Jensen, Wiggo Larsen, Hans Rasmussen, Robert Sørensen, Lorentzen, Anders Andersen, Søren Andersen, N. Chr. Christensen, Conrad Kofoed, Poul Sørensen, Clausen (Olufskjær), Jacob Pedersen og Aage Fogh.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1415, fremsættelsen i tidenden sp. 2601).

Lovforslaget sattes til forhandling.

M. Larsen: Olieforurening af havområder er et gammelt problem, men desværre er det i stadig udvikling, eftersom olieforbruget verden over bliver større og større. Bekæmpelsen af dette onde har været forsøgt igennem en del år med større eller mindre held, men bliver stadig mere og mere aktuel.

Allerede i 1926 sammenkaldte De Forenede Staters regering til en international konference i Washington for at søge gennemført internationale regler til undgåelse af olieforureningen. På denne konference, hvor også den danske regering var repræsenteret, opnåedes der enighed om et konventionsudkast, hvorefter det skulle være forbudt at udtømme olie indenfor en afstand af 50 miles fra kysterne. Selvom udkastet aldrig blev undertegnet, gennemførte dog en del rederier i forskellige lande, herunder også Danmark, frivilligt udkastets bestemmelser. På foranledning af den britiske regering tog Folkeforbundet i 1934 initiativet til nedsættelse af en international ekspertkomité, der fik til opgave at fremkomme med forslag til en international

løsning af spørgsmålet. Denne komité udarbejdede et konventionsudkast, hvilende på samme principper som Washingtonudkastet; det var mere detaljeret, bl. a. anbefalede installering af separatoranlæg i alle nybygninger af skibe og oprettelse i havnene af anordninger til at udskille olie og vand fra skibene.

Folkeforbundet vedtog i 1936 at indkalde til en konference angående spørgsmålet, men Folkeforbundet var dengang svagt, og konferencen blev aldrig afholdt. Efter verdenskrigen 1939—45 tog De Forenede Nationer spørgsmålet op til undersøgelse, og på foranledning af det økonomiske og sociale råd udsendte generalsekretæren i 1950 en rundskrivelse til medlemsregeringerne, hvori han bad disse give deres mening tilkende om, hvorvidt man skulle søge sagen løst snarest eller man skulle afvente oprettelsen af den mellemstatlige rådgivende søfartsorganisation. Flertallet af de adspurgte var af den opfattelse, at sagen burde løses snarest.

Imidlertid havde den britiske regering i 1952 nedsat en kommission til at foretage en grundig undersøgelse af hele spørgsmålet om olieforurening. Denne kommission afgav en rapport i juli 1953 til den britiske regering, som på grundlag af de resultater, rapporten udviste, meddelte De Forenede Nationers generalsekretær, at regeringen — altså den britiske — havde til hensigt snarest at indkalde alle søfartsnationer til en konference med det formål at opnå enighed om, hvilke forholdsregler der burde tages for at hindre olieforureningen. Efter at De Forenede Nationer havde erklæret sig enige heri, indbød England i 1954 til en konference for søfartsnationer med en bruttotonnage af over 100 000 t. Konferencen begyndte i London i april 1954 og sluttede den 12. maj 1954. I konferencen deltog ialt 32 lande, deriblandt Danmark, og 10 andre lande havde sendt observatører. Disse 42 lande repræsenterede 95 pct. af verdenstonnagen.

Resultatet af konferencens arbejde blev

[M. Larsen.]

en meget udførlig beretning, et konventionsudkast på 21 artikler samt 8 resolutioner.

Såvel beretningen som konventionsudkastet og de 8 resolutioner behandledes og vedtoges enstemmigt af plenarforsamlingen den 12. maj 1954 i London. I december 1954 nedsatte den danske handelsminister et udvalg, der skulle gennemgå konventionsudkastet. Udvalget afgav en enstemmig betænkning i september 1955, og denne betænkning fulgtes af et lovudkast, stadigvæk fra et enigt udvalg. Dette lovudkast danner grundlaget for det nu foreliggende lovforslag, idet der kun er foretaget ganske små og få ændringer i udvalgets forslag.

Princippet i bekæmpelsen er: forbud mod al udtømmning af olieholdige blandinger, hvor olieparten er over 1/10 000 af blandingen. Forbudet gælder for alle havområder, der ligger indenfor en kystlinie af 50 sømil eller ca. 80 km. For visse havområder gælder forbudet indenfor en afstand fra kysten af 100 sømil eller ca. 160 km. Det vil sige, at i Kattegat må der ikke foretages udtømmning af olieholdige blandinger og i Nordsøen må udtømmning af denne art ikke finde sted indenfor en afstand af 100 sømil eller ca. 160 km fra kysterne; disse skulle vel så være nogenlunde garderet.

Jeg ønsker at gøre en enkelt bemærkning vedrørende det foreliggende lovforslags § 8, der omhandler udgifterne. Det hedder heri, at ministeren for offentlige arbejder bestemmer, i hvilke havne der skal indrettes separatoranlæg. For tiden er der sådanne anlæg i København, Nyborg, Fredericia og, såvidt mig bekendt, også i Nakskov, og der er eller skal oprettes lignende anlæg i Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense — og måske flere steder.

Der kan af staten — jfr. lovforslaget — ydes lån på $\frac{1}{3}$ af anlægssummen; der kan pålægges interesserede virksomheder på havnen tilskud på $\frac{1}{3}$ af anlægssummen, og havnen skal selv udrede den sidste trediedel. Anlægssummen for mindre anlæg anslås til ca. 150 000 kr. Man kunne måske med rette spørge, om ikke det var rimeligt, at olieselskaberne betalte hele denne rensningsudgift; men det udvalg, der har gennemgået konventionsudkastet, er enigt i sit forslag, så jeg skal følge det på havnenes vegne.

Jeg takker handelsministeren for lovforslaget — der nu forhåbentlig bliver lov — og i samme åndedrag sender jeg en venlig tanke til det britiske ørige, som har ført an i denne sag.

Argumenterne for lovforslagets gennemførelse er så stærke, at de taler for sig selv. Vi ser jo årlig i tusindvis af sø- og havfugle lide en pinefuld sulte- og kuldød, når de har været så uheldige at slå ned i et olieforurenat havområde. Ligeledes oplever vi hvert år, at lange kyststrækninger bliver tilgriset af ilanddrevne oliepartikler, der ofte umuliggør al badning en hel sommer igennem ved vore herlige badestrande.

Bliver lovforslaget gennemført, hvad jeg håber det gør, vil en del af den olieforurening, der nu finder sted, forhåbentlig forsvinde. Jeg vil gerne på mit partis vegne anbefale lovforslaget til hurtig vedtagelse.

Conrad Kofoed: Forslaget til lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet må siges at være påkrævet, når man har set den ulempe, olie har forvoldt ved vore kyster. For fiskerierhvervet vil det være af betydning, hvis man kan træffe foranstaltninger imod denne ulempe, og det vil i høj grad kunne få betydning for turist-erhvervet; f. eks. har Bornholm været meget generet af ilanddrevet olie. Dertil kommer, at man desværre ser mange havfugle drive i land i en ynkelig forfatning på grund af olie, så hvis man kan gøre noget for at hindre olieplagen, må det hilses med tilfredshed.

Lovforslaget bygger på den konvention, som blev vedtaget enstemmigt i London i maj 1954, hvor 42 lande var repræsenteret. Det ærede medlem hr. M. Larsen har gjort rede for sagen, og jeg skal derfor kun gøre nogle få bemærkninger. Indenfor de ved konventionen fastlagte zoner bliver det altså forbudt at udtømme olie eller olieholdige blandinger, og af betænkningen fremgår det, at Dansk Dampskibsrederiforening i et cirkulære af juni 1954 har henstillet til sine medlemmer at følge konventionens bestemmelser allerede fra tidspunktet for cirkulærets udsendelse, så det ser ud til, at der er interesse for spørgsmålet.

Der må altså ifølge lovforslaget oprettes anlæg i forskellige havne til at modtage

[Conrad Kofoed.]

olierester, og hertil knytter sig selvfølgelig forskellige forhold, som skal overvejes, men eftersom der har været enighed om disse spørgsmål i det handelsministerielle udvalg, vil der vel ikke blive særlige vanskeligheder derved. Det er dog muligt, at enkelte ting skal drøftes nærmere.

Jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Marie Antoinette von Lowzow: Spørgsmålet om olieforurening af havene har længe været gjort til genstand for international drøftelse. Der er — om jeg så må sige — taget mange tilløb til en international konvention. Det begyndte med en konference i Washington i 1926 og endte med vedtagelsen af den internationale konvention i London i maj 1954.

Da oliefarens med det stigende olieforbrug og den voksende tankflåde bliver stadig alvorligere såvel for vore kyster og bade-strande som for faunaen, er det med stor tilfredshed, at man nu ser konventionen fulgt af den nødvendige lovgivning.

Mit parti stiller sig derfor velvilligt overfor det foreliggende lovforslag. Jeg mener dog, at der er visse punkter i lovforslaget, som der er grund til at se nærmere på i et udvalg. Det vil således være rimeligt nærmere at drøfte betimeligheden af, at man ikke i lovforslaget har fulgt London-resolutionens punkt 2 om at bringe konventionens bestemmelser til anvendelse også på skibe under 120 brutto registrertons i form af lovgivning.

Lovforslagets § 8, der fastlægger fordelingen af udgifterne til anlæg til modtagelse af spildolie, og som giver ministeren store beføjelser til at påligne udgifterne på virksomheder i havnene, egner sig sikkert også til en nøjere gennemgang i udvalget — eventuelt for at finde andre veje til dækning af udgifterne til anlæggene.

Jeg kan imidlertid som sagt på mit partis vegne tilsige en velvillig og hurtig behandling af lovforslaget.

A. C. Normann: Vi deltager fra det radikale venstres side i den tilfredshed, der i hvert fald hidtil er kommet til orde over, at regeringen nu har bragt spørgsmålet om olieforureningen af vore farvande

frem til afgørelse. Jeg tror, at det er på høje tid, at den plage, der her er tale om, bliver stoppet, hvis ellers konventionens bestemmelser er vidtgående nok til at hindre, at vor fauna decimeres og strandene tilsøles, så de i perioder er næsten ufarbare og i alt fald uegnede som badestrande.

Det ville blive en gentagelse af de foregående talere, hvis jeg fremførte alle de grunde, som jeg mener taler for, at man vedtager dette lovforslag. Jeg skal nøjes med at sige, at jeg har set stranden på Fanø i en sådan tilstand, at folk ikke kunne gå mere end en halv snes skridt, før deres fodtøj var omgivet af et centimeter tykt lag af tjæreagtigt snavs, og jeg har hørt klager over, at marskdannelsen hemmes ved, at de græsser, der anvendes til befæstelse af marsken, beskadiges af olien. Jeg tror, at der vil være så megen enighed om sagen, at en nærmere påvisning af, at udtømmingen af olie udenfor vore kyster medfører ulemper, er ganske overflødig. Jeg håber, at konventionen snart må træde i kraft, så at den lov, vi nu gennemfører, hurtigst muligt kan blive effektiv.

Jeg har ikke rigtig forudset, at der ville blive tale om en udvalgsbehandling af lovforslaget, men jeg forstår nu på den foregående ærede ordfører, at det ønskes der. Jeg havde tænkt mig at spørge den højtærede minister, om der er foretaget nogen som helst beregninger over, hvad de forudsatte statslån til havnenes rensningsanlæg vil komme til at andrage. I den forbindelse ville det også være interessant at høre, om der ad offentlig eller privat vej er foretaget beregninger over, om den del af olien, der opsamles i havnene, og som vel for en stor dels vedkommende er spildolie også efter rensningen, kan anvendes til nyttige formål, f. eks. opvarmningsformål. Der ville jo i så fald være tale om en nationaløkonomisk værdi, som kunne opveje i hvert fald en del af de omkostninger, som der vil blive tale om.

Det er hensigten at lade konventionen træde i kraft, når mindst 10 lande blandt de nogle og tredive lande, der har deltaget i konventionens udarbejdelse, har ratificeret den. Men der står jo stadig, når den træder i kraft, en række lande udenfor. Jeg går ud fra, at bestemmelsen om en zone på 100 sømil fra vor vestkyst da ikke kan

[A. C. Normann.]

hævdes overfor de lande, som står udenfor. Jeg vil derfor gerne høre, om der er noget til hinder for, at bestemmelserne om skibstilsynets kontrol i havnene kan gælde skibe fra lande, der ikke er med i konventionen.

Jeg skal slutte med at sige, at det radikale venstre gerne bidrager til lovforslagets gennemførelse.

Alvilda Larsen: Jeg kan på det kommunistiske partis vegne ligeledes udtale velvilje overfor det foreliggende lovforslag.

Vi får nu et forbud mod udtømmning af olie i danske farvande, og det er udmærket. Om så de zonegrænser, som er fastsat i henhold til konventionen i eksterritorialfarvandene, er tilstrækkelige til at hindre olietilsmudsning af de danske strande og kyster, kan jeg ikke udtale mig om, men man må vel gå ud fra, at de grænser, der er fastsat, er fastsat efter eksperter og sagkyndiges forudgående undersøgelser. Ved gennemlæsningen af beretningen af det arbejde, der er gået forud for udarbejdelsen af konventionsforslaget, fremgår det imidlertid, at der i og for sig hos mange regeringer har været stemning for et totalt forbud mod skibes udtømmning af olie i havene.

Af mærkelige grunde — det fremgår ikke tydeligt af beretningen, hvilke grunde det er — er man alligevel meget tilbage for totalt forbud. Det kan måske skyldes, at det ofte har vist sig at være svært at håndhæve sådanne totale forbud, også på andre områder. Det kan være af den grund; der står som sagt ikke noget om det; men et enkelt sted i beretningen er det anført, at man har været meget betænkelig ved at gennemføre forbud, idet man har ment ved håndhævelsen af forbudet at kunne påføre rederierhvervet store byrder.

Man kan altså få den opfattelse, at det er af hensyn til disse store byrder for rederierhvervet, at man er meget tilbage for forbudet. Nu synes jeg nok, at de store, rige oliefirmaer — og rederierhvervet er jo også kendt for at være et velstillet erhverv — nok kunne belastes med udgifter, når det drejer sig om at hindre disse for alle andre mennesker store gener. Jeg synes ellers ikke, de pågældende regeringer er så bange for at

pålægge andre befolkningsgrupper i samfundet byrder ved en og anden lejlighed.

Nu skal der i forbindelse med forbudet i danske farvande opføres anlæg i flere havne. Det fremgår af bemærkningerne, at disse anlæg imidlertid er en service, der bliver ydet skibene. Skibene kan benytte disse rensningsanlæg, hvis de vil, men de er ikke pligtige til det, og jeg synes, det rejser spørgsmålet, om der dog ikke skulle være yderligere midler til at hindre olieudtømmningen end de midler og veje, der er anvist i dette lovforslag. Jeg tænker her også på indførelsen af journaler i alle skibe, som skulle være en kontrolforanstaltning for myndighederne; men når man som sagt ikke kan pålægge skibene at søge rensningsanlæggene i havnene, ved jeg heller ikke, hvor megen garanti man har for, at der ikke alligevel sker udtømmning af olie. Jeg vil derfor rejse det spørgsmål til den højtærede minister: Har der i det forudgående arbejde været foretaget overvejelser med hensyn til indførelsen af en slags erstatningspligt? Jeg ved ikke, om det har været overvejet i forbindelse med den internationale konvention. Jeg har ikke kunnet se noget om det, eller også er det forbigået min opmærksomhed, men jeg vil gerne vide, om det har været drøftet at indføre en erstatningspligt for skibe, som af den ene eller den anden grund alligevel udtømmer olie i havene.

Jeg rejser også dette spørgsmål, fordi jeg finder det aktuelt. Det har fra anden side været rejst sidste år, f. eks. i forbindelse med det danske skib A. P. Møllers „Gerd Mærsk“s udtømmning af 7 000 t olie i Elbens munding. Det var den 19. januar sidste år. I den anledning blev der i den slesvig-holstenske landdag rejst spørgsmål om en eventuel erstatningspligt fra det danske rederis side. Senere blev det også rejst af det tyske parti i forbundsdagen i Bonn, hvor der var meget stærk stemning for, at „Gerd Mærsk“, som var gået til reparation på et værft i Hamburg, ikke skulle have lov til at sejle videre, før spørgsmålet om erstatning var blevet rejst overfor det danske rederi.

Man henviste fra tysk side til, at det ville koste de tyske myndigheder 650 000 kr. i det mindste at udbedre de skader, som

[Alvilda Larsen.]

denne olieudtømning havde forvoldt ved de tyske strande; og når vi tænker på, hvad den samme olie, udtømt af „Gerd Mærsk“, forvoldte ved vestkysten, synes jeg også, der kunne være grund til at rejse spørgsmålet om erstatning. Her var det tildels private, der gik i gang med at rense stranden, men også vor turistforening var impliceret. Tilslidst lykkedes det at få Guldager kommune til at gå ind i arbejdet. Det kostede den lille kommune 7 000 kr., og man kan godt se i øjnene, at det for de små kommuner på vestkysten drejer sig om store beløb. Der findes ingen lovhjemmel for, at kommunerne skal påtage sig dette arbejde, og det blev ved den lejlighed fra turistforeningens side i dette område hævdet, at det havde været rimeligt, om man havde stillet krav til rederiet A. P. Møller om en erstatning på 20 000 kr. til udbedring af de skader, som skibet havde forvoldt. Jeg synes, der er noget rimeligt i, at der skulle være erstatningspligt for skibe, som udtømmer olie og forvolder sådanne skader som her omtalt. Hvis en sådan erstatningspligt fandtes, kunne dette måske få skibene til at vise større agtpågivenhed og tilbageholdenhed med hensyn til udtømning af olie i de tilfælde, hvor det ikke er skibene selv, der er i fare.

Jeg vil gerne have svar på mit spørgsmål, om en erstatningspligt ikke er et middel til at komme disse ulemper til livs.

Løvrigt kan jeg på mit partis vegne udtale megen velvilje overfor lovforslaget.

Søren Olesen: Det er ret sjældent, at et lovforslag bliver modtaget med så udelte tilslutning og velvilje som det, vi behandler i dag.

Man har fremhævet, at olieplagen i vore farvande og ved vore strande koster i tusindvis af søfugle livet og er til meget stor gene for badende og for al færdsel på stranden. Jeg bor på den jyske vestkyst, kun et par hundrede meter fra stranden, og jeg kan af selvsyn bekræfte, at det ikke er overdrevent, hvad der er blevet sagt. Men hvad siger man så til at få svineriet ind i stuerne på tæpper og møbler, for det sker også? Det koster husmødre arbejde og børn både tårer og undertiden ømme

steder, når de kommer hjem fra stranden og bringer snavset ind i huset. Olien er næsten umulig at få fjernet igen, men stranden er jo en udmærket legeplads for børnene. Der er hos befolkningen et stærkt ønske om en effektiv og hurtig bekæmpelse af olieplagen. Det tror jeg vi må se at nå frem til, og det er der givet en mulighed for en begyndelse til ved dette lovforslag.

Der har været betydelige hindringer for at komme olieplagen til livs. En af hindringerne er de tekniske vanskeligheder. Den olie, der her er tale om, er jo ikke noget værd, det er et affaldsprodukt, og derfor har man ikke rigtig været interesseret i fra nogen side at få fat i den. Nu kan jeg ikke forstå, at man med den tekniske dygtighed, som man nu om dage er i besiddelse af, ikke har kunnet finde udvej til opsamling eller destruktion af denne spildolie eller, allerbedst, har kunnet finde en passende udnyttelse af disse affaldsprodukter. I så fald ville det selvfølgelig blive lettere at slippe af med den. Jeg synes, at teknikken her har sovet lidt eller i hvert fald for sent er kommet i tanker om at gøre noget.

Lovforslaget går ud på at indrette opsamlingsanlæg til modtagelse af olierester i de større havne, og man pålægger havnene at gøre det. Nu synes jeg ikke, det skulle være nødvendigt med statslån til at indrette disse anlæg. Når det er rederierne og olieselskaberne, der er interesserede, skulle de nok kunne betale sådanne afgifter for benyttelsen, at anlæggene kunne hvile i sig selv. Jeg vil i hvert fald gerne præcisere, at hvis der skal være tale om statslån, skal det være til normal rente, så at staten ikke påføres noget tab. Det er der ikke nogen grund til i dette tilfælde.

En anden hindring for at komme olieplagen til livs har været den, at spørgsmålet ikke har kunnet løses uden ved internationalt samarbejde. Det hjælper jo ikke meget, at vi forbød, hvad vi selvfølgelig kunne, at udtømme olie i de indre danske farvande, men at skibene, når de så kom et stykke ud, kunne gøre det dér. Derfor har det voldt betydelige vanskeligheder og taget så lang tid. Nu ser det altså ud til, at det med denne konvention kan lykkes at få en retsordning, så at man kan føre kontrol med og eventuelt straffe med bøder

[Søren Olesen.]

de skibe, som ikke retter sig efter bestemmelserne, men jeg er lidt bange for, at denne kontrol vanskeligt kan blive effektiv.

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om de kontrolbestemmelser, som findes i konventionens artikel VIII—XI, slet ikke kan ændres af de enkelte lande, om de skal være nøjagtig ens alle steder. Der står, at man kan undersøge, om skibene har overtrådt bestemmelserne, men det, der efter min mening skulle til, hvis kontrollen skulle være virkelig effektiv, er en bestemmelse om, at de fartøjer, som ikke i havnene har afgivet disse spild- og affaldsprodukter, kunne tilbageholdes. Når først de er sluppet ud på det vilde hav, er det meget vanskeligt for nogen at kontrollere, hvilke skibe det er, som har foretaget den ulovlige udtømmning, og det er endnu vanskeligere at få fat i dem. Det kan kun ske i det land, hvor de hører hjemme, og det kan måske vare længe, inden de kommer dør, så man kan rette en klage dertil.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann rejste spørgsmålet om kontrollen med skibe, der tilhører de nationer, som står udenfor konventionen. Her mener jeg, at ligesom der er forskellige bestemmelser om, at et skib ikke må forlade havnen, før de og de ting er iagttaget, skulle der ikke være noget i vejen for, at man kunne have en bestemmelse om, at også de skibe, som har hjemme i lande, der ikke er tilsluttet konventionen, ikke må forlade havnen, før de har afgivet den spildolie, de har, og som der er fare for at de ellers vil udtømme andre steder.

Det ser imidlertid ikke ud til, at man kan bruge den fremgangsmåde, at man tilbageholder dem, idet der i lovforslaget står noget om, at skibe, der ikke er på vej til en havn, som har opsamlingsanlæg, kan få lov til at udtømme olien så langt fra land som praktisk muligt. Det er en meget elastisk bestemmelse, hvis ikke der skal være tale om, at de skal ud på de rigtig store have, og dette tyder noget på, at man ikke kan pålægge skibene en udtømningspligt eller tilbageholde dem, indtil de har afleveret affaldsprodukterne. Men kunne der ikke på så at sige de yderste steder i vort land, dør, hvor skibene forlader de indre farvande, blive oprettet opsamlingsstationer? Jeg tæn-

ker for Danmarks vedkommende på Frederikshavns havn, som hører til de større havne, men ikke er nævnt blandt dem, hvori der påtænkes anlæg, selvom den ligger temmelig nær de ruter, ad hvilke skibene sejler, når de forlader de indre danske farvande. Der var også den mulighed, at skibene fik pålagt pligt til, hvis de ikke er på vej til en havn med opsamlingsanlæg, at gå ind til den nærmeste havn og aflevere spildprodukterne dør; i så fald var man sikker på, at de ikke blev udtømt, når skibene kom længere bort.

Der er et spørgsmål, jeg gerne vil have besvaret. Det er som bekendt sådan med en konvention, at det er meget vanskeligt for de enkelte lande at ændre noget i dens bestemmelser; men ligesom vi kan give de regler for de indre danske farvande, vi ønsker at give, må man vel også kunne indføre noget strengere bestemmelser med hensyn til den kontrol, som skal udøves.

Ministeren for handel, industri og søfart

(Lis Groes): Jeg vil gerne allerførst udtale min glæde over, at alle fuldtud har kunnet tilslutte sig, at hele dette problem med spildolien er en samfundsmæssig opgave. Der er blevet spurgt, om det nu var nok at gennemføre dette lovforslag, og det er bl. a. udtalt, at denne bestemmelse om at tømme olien ud så langt fra land som praktisk muligt er lovlig elastisk. Jeg skal gerne indrømme, at også jeg studsede over formuleringen, men jeg har forstået, at det er, hvad man i dag har kunnet nå frem til på international basis, og vi må gøre os klart, at hvis vi indførte strengere bestemmelser herhjemme, ville disse ensidigt ramme dansk skibsfart, og vi har jo en fornemmelse af, at synderne ofte ikke er af dansk oprindelse.

Så er spørgsmålet, hvem der skal betale en sådan ordningsgennemførelse. Ordførerne her i dag har nævnt, at det kunne være, man kunne finde andre muligheder for at få betalt disse anlæg end de muligheder, udvalget har peget på; det kan vi jo drøfte i udvalget. Der er også peget på, om ikke olieselskaberne og rederne eventuelt skulle være med til at finansiere ordningen — om det netop var de to parter, den ærede konservative ordfører tænkte på, ved jeg ikke — men vi kan som sagt drøfte spørgsmålet. Jeg vil dog pege på, at man i det af

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

handelsministeriet nedsatte udvalg enstemmigt er nået frem til den byrdefordeling, der er lagt til grund for lovforslaget.

Man har også spurgt, hvad det koster. Jeg vil her henvise til betænkningen, side 10, hvor der står, at man må regne med, at statens udgifter til disse lån vil andrage ca. 50 000 kr. for en middelstor havn. Så er der visse statshavne, hvor beløbet for statens vedkommende vil blive større, men hvad det vil komme til at koste staten i det lange løb, må naturligvis afhænge af de afgifter, man vil pålægge skibene.

Man har nævnt, at hele ordningen helst skulle hvile i sig selv. Det vil jeg gerne tilslutte mig, og jeg vil samtidig pege på, at rederne ad denne vej kommer til at deltage i byrderne ved hele ordningen.

Der er blevet gjort opmærksom på, at der her måske er et sted, hvor teknikken ikke er kommet vidt nok endnu, siden vi ikke kan få noget ud af denne spildolie. Det er imidlertid noget, man har arbejdet med, og man har også nået et vist resultat; i Stockholm f. eks. anvender gasværkerne til en vis grad spildprodukterne, og også i England og Holland er man nået frem til en vis anvendelse af spildolien, så det kan være, det med tiden vil blive en direkte god forretning at opsamle spildolien; så vidt er vi dog vist ikke nået i dag.

Endelig er jeg blevet spurgt, hvordan det er med erstatningsansvaret. Om dette står der ikke noget i konventionen, men vi har drøftet herhjemme, hvordan forholdene ligger på dette punkt, og jeg vil gerne bede justitsministeren give en lille redegørelse for de problemer, der foreligger i forbindelse med erstatningsansvaret.

Justitsministeren (*Hans Hækkerup*): Det ærede medlem fru Alvida Larsen pegede på, at lovforslaget ikke indeholder nogen erstatningsregler, og det er jo rigtigt. Men af den omstændighed, at forslaget ikke indeholder noget derom, kan man ikke udlede, hvorledes erstatningsspørgsmålet skal afgøres, og det må også løses ganske uafhængigt af de straffebestemmelser, lovforslaget indeholder. Forholdet er jo det, at vi herhjemme ikke har regler om erstatningsansvaret udenfor kontraktforhold, bortset fra ganske specielle bestemmelser i særlov-

givningen, men at spørgsmålet afgøres efter en retspraksis, der er opbygget gennem årtier, ja, århundreder.

Der har foreligget enkelte tilfælde i retspraksis herhjemme; en højesteretsdom i 1932 idømte forsvarsministeriet erstatningspligt i anledning af, om jeg så må sige, olie-drab af nogle hummere i et hyttefad, og jeg er vidende om, at der også har været en dom ved engelsk ret, hvor erstatningspligt er pålagt et skib og dets rederi. Det ærede medlem har ret i, at spørgsmålet også er blevet rejst af Esbjerg Turistforening overfor et af A. P. Møllers skibe, men jeg tror ikke, det kunne have været gennemført, for forudsætningen for at pålægge erstatningsansvar er jo, at der er lidt tab på et formuegode, som er værnet ved erstatningsreglerne. Jeg tvivler altså meget på, at en sag kunne have været gennemført i det tilfælde, og den blev ej heller rejst.

Man kunne rejse det spørgsmål, om vi i lovforslaget skulle optage bestemmelser om erstatningspligten. Det vil jeg af flere grunde advare imod. For det første bygger lovforslaget på en international konvention, og skulle vi søge at få indføjet bestemmelser i denne retning, måtte der først føres forhandlinger med de i konventionen deltagende parter. Men dernæst vil jeg pege på, at vi her i landet, som jeg allerede har nævnt, ikke har legale regler om erstatningspligt, men bygger på retspraksis. Jeg vil dog gerne tilføje, at vi er i forhandling med de øvrige nordiske lande om, hvorvidt man skulle søge gennem lovgivning at fastlægge regler om erstatningsansvaret udenfor kontraktforhold, men det er vist meget tvivlsomt, om det er muligt at nå frem til at fastsætte sådanne regler. Vi har jo heller ikke i dansk ret savnet sådanne regler, fordi retspraksis har været klar nok.

Endelig vil jeg pege på den vanskelighed, der vil være forbundet med en eventuel ordning på dette område, idet vi der kommer ind på meget vanskelige, internationale privatretlige problemer; jeg tænker på det tilfælde, hvor olieudtømming er sket på åbent hav eller på andet søterritorium end det danske.

Af alle disse grunde vil jeg finde det meget betænkeligt at gå i gang med et arbejde for at få indføjet en bestemmelse om erstatningspligten i lovforslaget. Jeg

[Justitsministeren.]

tror, at den retspraksis, som vi bygger på, vil være i stand til i de tilfælde, hvor et formuetab er lidt, at skabe juridisk basis for et erstatningsansvar.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

M. Larsen: Da der er udtalt ønske om at få sagen behandlet i et udvalg, foreslår jeg lovforslaget henvist til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Medlemmer af folketinget Damsgaard, Erik Eriksen, Jørgen Gram, Halfdan Hendriksen, Aksel Møller, Ninn-Hansen, Sønderup og Poul Sørensen har meddelt mig, at de ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg med henblik på revision af lov nr. 219 af 11. juni 1954 om ungdomsundervisning m. v.

Folketingsmand Lysholt Hansen har meddelt mig, at han ønsker til indenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvilke kommunale tjenestemænd er i henhold til normaltjenestemandsvedtægterne for amtskommuner og købstadkommuner afskåret fra at have sæde i kommunalbestyrelsesudvalg eller anden tilsynsførende myndighed, som de selv er underkastet?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Damsgaard): Herved tillader jeg mig på forslagsstillerens vegne for det høje folketing at foreslå nedsættelse af et folketingsudvalg på 17 medlemmer til at fremkomme med forslag til ændringer af ungdomsskoleloven

af 11. juni 1954. Vi finder, at administrationen og udnyttelsen af loven på en række områder er mere vidtgående, end det er påkrævet af hensyn til opfyldelsen af lovens formål.

Forslagsstillerne ønsker derfor, at et udvalg med henblik på en lovrevision får lejlighed til at foretage en gennemgang navnlig af de bestemmelser i den nugældende lovs afsnit om aftenskoler, brevskoler og fritidsforanstaltninger, der efter den hidtidige praksis er anvendt på en måde, der ikke kan betegnes som økonomisk forsvarlig.

Formanden: Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 17. februar, kl. 9 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

2) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om midlertidigt tillæg til visse ydelser i henhold til ulykkesforsikringsloven, loven om invaliderente m. v. til tilskadede om militære værnepligtige samt loven om invalideforsørgelse.

3) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om udskydelse af revision af visse bestemmelser i lov om offentlig forsorg (offentlig støtte til institutioner for børneforsorg).

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om afgift af benzin.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.