

## Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Socialudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

#### 4) Første behandling af lovforslag nr. L 174: Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet. (Frakendelse af retten til at føre skib).

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 24/2 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg vil gerne starte med at sige SF tak for lovforslaget. Jeg er enig i målet med forslaget, nemlig at stramme grebet om havets miljøpirater, der forurener havmiljøet i ly af mørket - for nu at citere forslagsstillerne.

Jeg er derfor som udgangspunkt positiv over for forslaget, som, hvis det indgår i den rette sammenhæng, vil kunne få en væsentlig præventiv effekt. Jeg skal senere vende tilbage til mit lille forbehold.

Indsatsen imod skibenes olieforurening i de danske farvande må tillægges betydelig prioritet. Denne forurening har været særdeles synlig i denne vinter, og jeg redegjorde her i salen for knap 2 måneder siden for den generelle beredskabsindsats, herunder flyovervågningen. Hr. Tommy Dinesen var til stede ved den lejlighed og varslede det forslag, vi nu har foran os.

Mit lille forbehold, som ikke er rettet mod forslaget som sådant, men snarere skyldes tidspunktet og behovet for sammenhængen med andre igangværende overvejelser med hensyn til styrkelse af beskyttelsen af havmiljøet, har følgende forklaring:

Sidste år besluttede regeringen, at der skulle oprettes en eksklusiv økonomisk zone rundt om Danmark. Det indebærer, at vi kan udvide vores jurisdiktion på havet: En eksklusiv økonomisk zone kan have en udstrækning på maksimalt 200 sømil.

Det vil altså sige, at vi får myndighedsudøvelsesret helt ud til det, der nu bliver grænsen for den økonomiske zone. I praksis betyder det for Danmarks vedkommende, at den sømilege grænse, der i dag betegnes fiskerigrænsen, også kommer til at blive grænse for den eksklusive økonomiske zone.

I en eksklusiv økonomisk zone kan en kyststat bl.a. udøve jurisdiktion med hensyn til beskyttelse og bevarelse af havmiljøet. Mere konkret betyder det, at vi får mulighed for at håndhæve havmiljøreglerne på et væsentlig større havområde, end vi har mulighed for i dag. Havmiljølovens regler kan i dag alene håndhæves over for danske skibe og over for skibe på dansk søterritorium, som jo er i overensstemmelse med de klassiske mål: 3 sømil. Der skal foreligge helt særlige omstændigheder af ekstraordinær truende karakter, før vi kan komme efter udenlandske skibe uden for dansk søterritorium, altså uden for 3-sømil-grænsen.

Imidlertid giver oprettelsen af en eksklusiv økonomisk zone naturligvis også anledning til en nærmere vurdering af overvågningsindsatsen, og arbejdet med at forberede de lovændringer, der er en følge af oprettelsen af en eksklusiv økonomisk zone, foregår i en lovgruppe under Miljø- og Energiministeriets ledelse og er nu godt i gang.

Spørgsmålet om skærpede sanktionsbestemmelser vil være et naturligt element i dette arbejde, og det vil kunne indgå på et langt bedre grundlag i denne bredere sammenhæng frem for at blive behandlet isoleret på grundlag af det foreliggende lovforslag.

De lovforslag vedrørende havmiljøloven, der bliver resultatet af lovgruppens arbejde, vil udgøre en samlet pakke, der vil styrke håndhævelsen af reglerne og overvågningsindsatsen.

Den foreslåede bestemmelse vil efter regeringens opfattelse få langt større effekt i denne sammenhæng. Der skal flere virkemidler til end truslen om at miste sit levebrød, hvis vi skal gøre os håb om at få ram på det, som forslagsstillerne kalder »havets miljøpirater«. Skrappere sanktioner kan være et godt middel, især hvis det indgår i en række af forskellige initiativer rettet mod en bedre beskyttelse af havmiljøet.

Vi er altså enige i formålet med lovforslaget. Men skal målet nås, må der ske en sammenkobling af forslaget og det lovarbejde, jeg har redegjort for. Derfor kan vi ikke på nuværende tidspunkt gennemføre forslaget; men vi ser frem til at drøfte forslaget i en bredere sammenhæng, og det kan meget vel finde sted i næste folketingsssamling, og jeg håber på forslagsstillernes og Folketingets øvrige partiers positive medvirken hertil.

#### **Peter Christensen (S):**

Til indledning kan jeg sige, at jeg også taler på Det Radikale Venstres vegne, da dette partis ordfører i denne sag ikke kan være til stede.

Vi oplever desværre gang på gang, at skibe pumper olie og kemikalier ud i havet til stor skade for fuglelivet. Det harmer vist alle, når vi oplever, at hjælpeløse fugle smurt ind i olie driver i land til den sikre død. At vore strande også bliver svinet til, er ikke blot et problem for badegæster, men også et økonomisk problem for de kommuner, der skal renholde strandene. Det er heller ikke den bedste reklame for turisterhvervet.

Når der nu er oprettet modtagestationer til at tage imod disse skadelige stoffer, er det uforståeligt, at mennesker kan finde på at foretage sådanne handlinger.

Havmiljøloven giver mulighed for straf op til 2 år for disse handlinger. Det er en hård straf, som i sig selv burde være præventiv. Det er åbenbart ikke tilfældet, og det skyldes først og fremmest, at miljøsynderne sjældent bliver opdaget.

Derfor er det vigtigt, at vi skærper overvågningen, og at der sker en udvidelse af den zone, hvor vi kan håndhæve loven. I dag er den zone kun på 3 sømil, og kun i helt ekstraordinære situationer kan loven håndhæves over for udenlandske skibe uden for dansk søterritorium.

Vi er i Socialdemokratiet positive over for en skærpelse af sanktioner mod disse miljøsyndere, men mener, det skal ske i en større sammenhæng. Vi mener, det skal deles op i 3 punkter: 1) udvidet overvågningszone, 2) skærpede sanktioner mod lovovertræderne og 3) skærpet overvågningsindsats.

SF's lovforslag kan på denne baggrund indgå i overvejelserne om en samlet lovpakke på området, men vi kan ikke støtte det konkrete forslag.

#### **Hanne Severinsen (V):**

Også i Venstre vil vi meget gerne være med til at gøre en indsats for at forhindre, at man lukker olie ud i havet; det er en modbydelig handling.

Det er rigtigt, at man nu har fået modtageforanstaltninger i de fleste havne. Men det ville måske også være vigtigt at se på, om de forskellige skibe rent faktisk har kapacitet nok til at opbevare deres spildolie undervejs. Det gælder især de små, men mange af de store har kapaciteten, og det er utroligt, at de stadig væk lukker deres olie ud midt om natten. Vi kan helt dele den forargelse, som også lyser ud af forslagens bemærkninger.

Men så siger man, at straffen over for skibsførere, som forurener, bør skærpes og vedkommende fratages muligheden for at føre skib, fordi »Kun på denne måde sikres det, at den tilsvining af havet, der sker for økonomisk vindings skyld, på en effektiv måde kan bringes til ophør«, og det tror jeg desværre ikke på.

Men som også de tidligere ordførere har sagt, kan det indgå som et element med præventiv virkning, men jeg tror desværre, at det først og fremmest er overvågningen, det at finde miljøsynderne, som er det svære, og det må vi gøre en indsats for at få forbedret. For det første må vi samarbejde med andre lande om det. For det andet synes jeg, det lyder interessant, hvis vi får jurisdiktionen udvidet, sådan at Danmark rent faktisk kan komme efter flere.

Som sagt må dette her indgå i en større sammenhæng, men vi kan slet ikke være uenige om, at der skal gøres en indsats.

#### **Niels J. Langkilde (KF):**

SF skal have tak for det foreliggende forslag, men takken betyder ikke, at vi kan støtte forslaget, som det foreligger.

Jeg forstår SF's frustration, og den deler SF med Det Konservative Folkeparti. Det var Det Konservative Folkeparti, der i januar rejste sagen om de meningsløse forureningstilstande langs vore kyster med al den olieforurening.

Det vil vi gerne have sat en stopper for, ingen tvivl om det. Det skylder vi os selv, det skylder vi naturen, og det skylder vi hensynet til de turister, der gæster vores land.

Det må ikke kunne betale sig at forurene. Det er vi helt enige om er et grundsynspunkt for al miljøpolitik. Men hvordan når vi til den situation?

Der er tre klumper, vi skal have med, for at det kan lykkes. Den første klump går på, at der

skal være passende straffe, hvis man overtræder noget, og det er det punkt, som lovforslaget tager fat på.

Den anden klump handler om, at risikoen for, at man bliver afsløret, hvis man gør noget galt, skal være meget stor, og den skal helst være 100 pct. Det har en meget stor præventiv effekt, hver gang vi taler om lovovertrædelser. Hvis der er stor mulighed for, at man bliver opdaget, har man ikke så meget lyst.

Men den tredje klump, der er mindst lige så vigtig, handler om, at man er motiveret, altså at systemerne er indrettet sådan, at man faktisk ikke går ud og forurener, simpelt hen fordi det ikke kan betale sig for den enkelte at forurene. Det er en meget vigtig klump at have med, når vi diskuterer dette spørgsmål.

SF's forslag vil alene tage fat på straffevåbenet, og jeg vil i fortsættelse af det, som blev citeret før, citere følgende fra bemærkningerne til lovforslaget:

»Kun på denne måde sikres det, at den tilsvining af havet, der sker for økonomisk vindings skyld, på en effektiv måde kan bringes til ophør.«

Det er jo bemærkelsesværdigt, når det kommer fra SF, for da vi diskuterede mulighederne for at få bragt antallet af spritbilister ned, troede SF ikke rigtig på dette middel, og da vi talte om, hvordan vi skulle bekæmpe voldskriminaliteten, var straffen lige pludselig ikke særlig effektiv.

I Det Konservative Folkeparti tror vi altid på, at straffen har en præventiv effekt, men straffe alene klarer det aldrig.

Hvad ville der ske, hvis vi fulgte SF? Hvis vi får de hårdeste straffe i hele verden, vil vi jo ikke løse noget miljøproblem. De banditter, der sviner vore have til med olie, vil så bare sejle ned i Den Engelske Kanal eller Biscayen og lukke den ud dér. Vi ville ikke løse et problem, vi ville flytte det, mener jeg.

Selvfolgelig skal Danmark ikke være det sted, hvor man billigst kan komme af sted med at forurene – det vil vi ikke være med til – men da der er tale om et internationalt forhold, skal vi være opmærksom på, om der er en passende balance i vort straffesystem, og det vil vi gerne være med til undersøge under udvalgsarbejdet. SF kan måske allerede nu oplyse, hvad straffen er for tilsvarende gerninger begået af andre landes skibe i andre områder af verden. Vi se må tinge-ne i en sammenhæng.

Når det gælder det, der hedder opklaringsprocenten, har vi mange gange påpeget, at der ikke er fanget én eneste miljøsynder af slagsen her i Danmark. Det forhold skal vi have bragt bedre på plads; det kan ikke passe, at man i Polen er bedre til at arbejde med dette område, end vi er i Danmark.

Det må ikke kunne betale sig at forurene, og derfor skal vi selvfølgelig også have lavet nogle mekanismer, der gør, at det kan betale sig at opføre sig ordentligt, og det har vi også efterspurgte ideer om.

Alt dette munder ud i fire spørgsmål, jeg gerne vil stille ministeren, og som jeg håber han kan svare på.

Det første er: Hvor langt er man kommet med at undersøge tilsætning af kemikalier til olien, sådan at den kan udledes uden at blive opdaget?

Det andet er: Er det muligt for ministeren at fremskynde revisionen af flyovervågningsordningen, for vi er rent faktisk i den situation, at der siden januar er sket stadig flere overtrædelser?

Det tredje spørgsmål er: I udvalget har vi stillet en række spørgsmål om den radartype, der bliver benyttet ved flyovervågningen. Kan ministeren afsløre, cirka hvornår han vil svare på de spørgsmål, så vi kan komme lidt videre i sagen?

Det fjerde spørgsmål: Kan ministeren oplyse, hvor langt man er kommet i overvejelserne om ændret lovgivning, der vil muliggøre etablering af et anlæg, som kunne modtage og bearbejde den olie, som udledes fra skibene, på en måde, så det er økonomiske tillokkende?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Langkilde siger, at skibene i stedet for at udlede olie i danske farvande bare vil gøre det i f.eks. Den Engelske Kanal. Det tror jeg slet ikke man vil gøre, for der er mindst lige så befærdet, som der er her. Det er ikke det, det drejer sig om. De, der laver dette her, ved, hvad de gør, og de gør det helt bevidst. Det er ikke engang skibe, der sejler så langt som til Den Engelske Kanal, tværtimod er det ganske givet nogle, der sejler i Østersøen.

Derfor er det, det drejer sig om, måske snarere, at man fik etableret et samarbejde om en indsats i Østersøen, hvad der også blev lagt op til fra finsk side i Nordisk Råd.

Der er ikke tale om store mængder spildolie eller, som fru Hanne Severinsen var inde på, at der ikke er kapacitet. Jo, der er kapacitet nok, man vil bare ikke aflevere spildolien, for det koster nogle håndører. Det er det, det drejer sig om. Det er heller ikke relevant at sige, at skibene bare flytter længere væk; jeg tror nemlig, det er små skibe, det drejer sig om.

(Kort bemærkning).

**Niels J. Langkilde (KF):**

Det er jo svært at afgøre, hvem det er, der laver denne form for forurening, al den stund man ikke fanger nogen, så det må blive et tros-spørgsmål. Men det skal ikke afholde mig fra at sige, at der kan være noget rigtigt i den påstand, vi hører her fra hr. Tommy Dinesen. Vi er under alle omstændigheder interesseret i, at det bliver stoppet, uanset om det er store eller små. Vi skal bare ikke tro, at dette her er det eneste middel, der kan løse problemet.

(Kort bemærkning).

**Hanne Severinsen (V):**

Jeg er udmærket godt klar over, de store skibe har kapacitet, men jeg påpegede jo bare, at der er et problem i, at mange små og gammeldags skibe forurener, og at man derfor faktisk burde få undersøgt dem nøjere.

Men det er selvfølgelig et mindre problem, og det er klart, at de store skibe kan beholde den olie, de har, og derfor bør de selvfølgelig også aflevere det, og det må vi gøre, hvad vi kan for at overvåge.

Jeg er i øvrigt helt enig i, at man også burde prøve at finde frem til en eller anden måde at gøre det rent kemisk, så man kunne se, hvem der var forurenere; altså at man simpelt hen efterlod et slags visitkort, så der ikke var noget at rende fra.

**Aage Brusgaard (FP):**

Dette lovforslag ligger lidt uden for det, vi normalt behandler i Miljøudvalget, så der er nogle spørgsmål, jeg gerne vil stille.

Jeg har forstået teksten sådan, at det, man beder om, er, at strafferammen bliver udvidet fra to år til fem år eller mere, hvis en skibsfører begår en overtrædelse i form af at smide olie eller andre skadelige stoffer ud i havet. Derfor vil jeg bede ministeren oplyse, om der er eksempler på, at den strafferamme, vi har i dag, er bred nok, altså om der er nogen, der er idømt maksimumstraf. Hvis der ikke er det, er der jo ingen begrundelse for, at den bliver udvidet.

Dernæst vil jeg gerne spørge, om denne sag egentlig hører hjemme i Miljøudvalget. Normalt behandles sådanne straffelovssager i Retsudvalget og ikke i Miljøudvalget.

Endvidere vil jeg gerne stille følgende spørgsmål både til forslagsstilleren og til ministeren: Hvis forurenere er en dansk skibsfører, kan vi jo retsforfølge og straffe vedkommende, hvis man kan bevise, at han lukket olie ud ulovligt, men hvis det er et udenlandsk skib og skibsfører, hvad det jo som oftest er, har vi vel ingen mulighed, uanset strafferammen, for at forfølge dem.

I øvrigt må jeg bekende min uvidenhed og spørge, om »skibsfører« i denne sammenhæng er lig med »kaptajn« på et skib, eller om det er to forskellige begreber. Det nytter jo ikke noget, at man kan straffe skibsføreren, altså styrmanden, hvis det er kaptajnen, der har dikteret den forurenende handling.

I bemærkningerne er det udelukkende nævnt, at det er førere af skibe, der pumper olie eller kemikalier ud. Hvad så med de skibsførere, der har været førere på de store færger, vi har haft meget store ulykker med? Kan de falde ind under denne lovgivning, og hvordan er strafferammen for skibsførere, der fører et skib, som sejler med passagerer?

Endvidere står der i bemærkningerne:

»Men miljøpiraterne udleder stort set altid olie eller kemikalier i ly af mørket, og når den pågældende udledning opdages, oftest fordi fugle og andre dyr er indsmurt i olie, eller fordi strandene er forurenede, er skibet allerede flere hundrede sømil væk eller i fremmed havn.«

Det er nok også korrekt, men hvis det er korrekt, hjælper det rent faktisk ikke at udvide strafferammen, for så er forurenere jo, som der står, flere hundrede sømil væk og kan ikke fanges. Når forslagsstillerne selv mener, at olieudlederne er over alle bjerge, vil jeg gerne spørge, hvad der er begrundelsen for i det hele taget at fremsætte forslaget,

I øvrigt kan jeg ikke lade være med – måske lidt ironisk – at gøre opmærksom på, at SF normalt, når vi behandler denne type forslag, siger: Kære børn, straf hjælper ikke. Man skal bruge forebyggende midler. Her vil man altså lige pludselig hæve straffen med over 100 pct. på et enkelt område. Det er stik modsat det, vi normalt hører fra SF. Det vil jeg også gerne have en begrundelse for.

Men umiddelbart må jeg sige, at vi ikke kan støtte forslaget, for vi tror egentlig, at det er

lige gyldigt for dem, der gebærder sig så dumt som at smide kemikalier og olie ud, om de kommer to eller fem år i fængsel, for hvis en skibsfører på et stort skib kommer to år i fængsel, mister han under alle omstændigheder sit job og kan ikke vende tilbage til det skib. Vi mener således, at den gældende strafferamme er stor nok.

I øvrigt vil jeg lige spørge ministeren, om man ikke kunne have behandlet det foreliggende lovforslag som et ændringsforslag til lovforslag nr. L 125, lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. og lov om beskyttelse af havmiljøet, der var til tredjebehandling i går.

#### **Bent Hindrup Andersen (EL):**

I Enhedslisten har vi stor sympati for forslaget. Efter vores mening er der ingen rimelig proportion imellem det straffebud og strafferammerne inden for miljøområdet og så det civile område.

Vi kan undre os over, at man kan få fængselsdom for at være passiv tilskuer på Nørrebro, mens direktører for kemiske industrier, som har forurennet i en årrække, og for den sags skyld også skibsførere, der dumper olie og kemikalier, stort set går straffrit ud af det.

Efter vores opfattelse bør al retspraksis bygge på tilgivelse og resocialisering – sagt til hr. Brusgaard; det er rigtigt nok – men når man med fuldt forsæt og for økonomisk vindings skyld forurener vort havmiljø, er det helt afgørende, at det af loven klart fremgår, at en sådan handling straffes hårdt, ikke ud fra et hævnmotiv, men ud fra, at en skærpelse af lovgivningen frem for alt må have en præventiv virkning.

Nu er det ikke vores opgave herinde at blande os i den dømmende magts udøvelse, men at lovgive og ændre på lovgrundlag, i det omfang vi ser en ny eller en besynderlig domspraksis.

På miljøområdet er der efter vores opfattelse behov for et stærkere lovgrundlag, der kan sikre, at det ikke kan betale sig at forurene eller overtræde miljølovgivningen.

SF kan regne med vores fulde støtte til lovforslaget, og vi ser gerne en frakendelse af skibsførerretten for bestandig eller som minimum en frakendelse på de fem år, som er nævnt i forslaget.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Lad mig begynde med at sige tak til ordførerne for de pæne ord, der trods alt er blevet sagt. Derefter vil jeg prøve at rette nogle misforståelser.

Jeg synes, at miljøministeren var meget positiv, og det er udmærket. Det er Danmarks Rederiforening for den sags skyld også. De synes, det er et godt forslag, fordi de er enige med mig i, at det ikke er danske skibsførere, der er årsag til problemerne. Havde det været det, var de ganske givet blevet anmeldt af besætningsmedlemmerne og derefter afskediget.

Men når det drejer sig om havet, er man nødt til altid at begynde et eller andet sted, hvor der drøftes internationale spørgsmål, og derfor foreslår vi, at man i dette tilfælde prøver at få noget igennem hos IMO, altså den internationale maritime organisation, som har generalforsamling den 17. maj, tror jeg det er, i London.

Vi vil endvidere foreslå, at spørgsmålet tages op i Nordisk Råd, hvor der i sidste samling blev fremlagt et forslag fra finsk side om, at de nordiske lande, på baggrund af at nogle lande i Østersøen ikke har samme grad af sikkerhed til søs som vi, i fællesskab tager et initiativ på dette område. Det er rigtigt, at adskillige russiske plimsollere, som overhovedet ikke har lov til at sejle, er blevet stoppet. Det bekræfter rigtigheden af min opfattelse, som jeg har været inde på, nemlig at det ikke er skandinaviske skibsførere, der skaber problemerne.

Jeg kan helt tilslutte mig miljøministerens forslag om, at der gennemføres en udvidelse af sømilegrænsen, ligesom jeg er indforstået med skrapperne sanktioner.

Jeg må i øvrigt gøre hr. Langkilde opmærksom på, at spørgsmålet ikke er ganske nyt, idet jeg rejste det første gang for 10 eller 12 år siden, hvor Læsø og Hals Barre blev oversvømmet. Da foreslog SF bl.a. indførelse af lodspligt, som er en af forudsætningerne for, at vi kan opfylde Ramsarkonventionens bestemmelser. Men alligevel er der nogle, der bliver ved med at lede spildolie ud, og det skal man have stoppet.

Jeg tror nemlig, at skibsførere, som foretager sådanne handlinger – og jeg kan i den forbindelse gøre hr. Brusgaard opmærksom på, at betegnelsen »kaptajn« bruges inden for krigsmarinen, og at »skibsfører« derfor er det rigtige ord – gør det helt bevidst for at spare rederen for nogle penge, for det koster selvfølgelig noget at bringe spildolien til de steder, hvor man kan aflevere den.

Men jeg synes, det er lidt mærkeligt, hvis vi ikke her i Danmark kan gå ind for en sanktion, der indebærer tab af skibsførerbevis i op til fem år. Det forholder sig dog også sådan, at f.eks. en taxachauffør, der skylder 50.000 kr. i skat, ikke

fortsat må køre taxa, og det er alle gået ind for, selv SF, som ellers er så blidt og ikke vil ramme nogen som helst på nogen måde, som de borgerlige ordførere var inde på. Jo, vi synes ærlig talt, at folk skal betale deres skat. Og når det drejer sig om søfart, har vi hele tiden haft den linje, der er givet udtryk for i dette forslag.

Desværre gjaldt arbejdsmiljølovgivningen ikke for søfarten, før der skete en ulykke. Den bestemmelse, at en arbejdsgiver kan straffes med fængsel i op til to år, hvis der sker et eller andet, gjaldt ikke for søfarten før »Scandinavian Star«-branden; så kom det lige pludselig med, fordi vi stillede forslag om det. »Estonia«-ulykken medførte, at man tog spørgsmålet op igen. Desværre skal der ske noget til søs, før man tager sagen op, og sådan er det i øvrigt også andre steder.

Hr. Peter Christensen var inde på, at overvågning er bedre. Jamen problemet er jo netop, at overvågning ikke har før til noget. Derfor skal det frem i IMO, i Nordisk Råd og andre steder, at Danmark nu foreslår, at en skibsfører, der har forurennet, og som anløber en anden havn, bliver ramt, hvis han kommer til en dansk havn igen, for så vil rederne nemlig ikke antage ham. De tør nemlig ikke løbe den risiko, da man jo ikke ved, hvor skibene går hen.

Derfor har det en præventiv virkning, at man er klar over det, hvis en skibsfører har forbrudt sig, fordi man så kan skrive til den pågældende skibsreder og gøre opmærksom på, at der er noget galt med den pågældende skibsfører. Så vil rederen med det samme fralægge sig alt ansvar, og så er den skibsfører færdig med at sejle i Østersøen eller på Danmark, og det er deri, virkningen består. Det synes jeg ikke er nogen særlig hård straf; den pågældende kan jo bare lade være med at gøre sig skyldig i forurening.

Til fru Hanne Severinsen kan jeg sige, at der muligvis er enkelte skibe, der ikke har den nødvendige kapacitet, men det har olietankerne; for dem drejer det sig bare om at pumpe fra den ene tank til den anden.

Hr. Langkilde foreslog, at man skulle tilsætte olien et stof, der gjorde den identificerbar. Det er en tanke, som er blevet diskuteret før, men det mener jeg ikke er nogen anvendelig metode, for der kan jo komme mange skibe fra f.eks. Stignæs, Fredericia eller andre steder, hvor der er olieraffinaderier, og så kan man nok finde ud af, at et skib er derfra, men man kan ikke bevise, fra hvilket skib forureningen stammer.

Hvad angår radar, som ministeren også blev spurgt om, kan jeg ikke forstå, at man ikke kan finde ud af det, men det kan man jo ikke. De flygtningeskibe, der har sat flygtninge af i redningsflåder, kan man ikke finde, og det kan man ikke, fordi der hvert år passerer 25.000 skibe gennem Storebælt. Der passerer lige så mange gennem Øresund, således at det drejer sig om 50.000 skibe plus alle dem, der sejler rundt i Østersøen, og derfor er det svært at finde frem til det enkelte skib på den måde.

Hr. Aage Brusgaard stillede en række spørgsmål. Spørgsmålet om titlen »skibsfører« har jeg været inde på. Grunden til, at vi foreslå strafferammen hævet, er et ønske om at skabe analogi med det, der gælder på andre områder. Problemet, at skibsførerne kan være over alle bjerge – eller rettere over alle vande – har jeg også besvaret. Hvad angår spørgsmålet om, hvorfor det foreliggende forslag ikke kunne stilles som ændringsforslag til det sølovsforslag, vi behandlede i går, kan jeg sige, at jeg allerede havde lavet dette forslag, da sølovsforslaget kom til behandling, men jeg har fået at vide af juristerne, at dette sted er det rigtige. Jeg havde bare lavet et ændringsforslag til det sølovsforslag, vi behandlede i går, men det drejede sig om, hvem der skulle betale forsikringssummerne i forbindelse med de store oliekatastrofer. Hvis det drejer sig om en ulykke forårsaget af et stort skib, kan det godt betyde, at f.eks. Malta eller Cypern ikke kan betale uden at gå fallit. Så det var noget helt andet.

Til Enhedslisten skal jeg blot sige tak for støtten.

#### **Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Jeg kan sige til hr. Niels J. Langkilde, at de spørgsmål, han har stillet, er gået over til udvalget i dag, og de supplerende spørgsmål, der blev stillet, tror jeg egner sig bedst til at blive stillet i udvalget. Det gælder også nogle af de andre spørgsmål, der har været fremme.

Jeg har den opfattelse, som de fleste ordførere også har givet udtryk for, at der er mange områder, man skal sætte ind på på én gang. Det er overvågning, det er udvidelsen af søterritoriet, det er et bedre samarbejde internationalt, men jeg er enig med forslagsstillerne i, at der er en præventiv virkning ved en sanktion, der hedder, at man i givet fald enten for en længere periode eller for bestandig kan miste sin autorisation som skibsfører.

Jeg tror i det hele taget, at det er den type sanktioner, vi i fremtiden skal arbejde meget mere med inden for såvel miljøområdet som inden for området økonomisk kriminalitet osv. Jeg tror, det virker mere effektivt end nok så mange frihedsstraffe og andet. Hvis en skibsfører ved, at han ved at efterkomme en reders ønske om hurtighed eller om at spare penge til at aflevere spildolie i et modtageanlæg mister sin egen autorisation, vil han i mange flere tilfælde end ellers sige nej. På samme måde tror jeg, det vil have en fantastisk virkning, hvis en sagfører eller revisor ved, at medvirken til skatteunddragelse, selskabstømning eller noget andet kan medføre for den pågældende, at han eller hun mister sin bestalling.

Jeg har selv gjort mig til talsmand for, at virksomhedsejere og virksomhedsledere, som bevidst vildleder myndighederne, som vi jo desværre har set eksempler på, når det drejer sig om miljøoplysninger, og groft overtræder miljøregler, burde miste retten til at drive virksomhed. Jeg tror faktisk, at den slags sanktioner har en effekt. Men lad os drøfte det. Vi har god tid, hvis man i øvrigt er enig med mig i, at vi skal tage dette her i næste folketingssamling.

Hr. Aage Brusgaard spurgte, om vi nogen sinde har diskuteret straffe i Miljøudvalget. Ja, det har vi – nu sidder jeg ikke i Miljøudvalget, men det har været i Folketingets Miljøudvalg. Så vidt jeg er orienteret, har udvalget selv bedt mig og, så vidt jeg forstår, justitsministeren om at medvirke til en høring om straffe på miljøområdet. Så man har i høj grad været optaget af dette spørgsmål, og den høring vil vi selvfølgelig gennemføre, så snart vi har samlet et tilstrækkeligt grundigt materiale ind til at belyse, hvordan vores sanktionssystem virker i dag.

(Kort bemærkning).

**Niels J. Langkilde (KF):**

Det er til hr. Tommy Dinesen og til hr. Bent Hindrup Andersen. Jeg er lidt forundret over, at vi nu skal høre, at streng straf virker præventivt her, men ikke virker præventivt andre steder. Hvad er det, der gør, at lige netop det her område er så specielt velegnet til at bruge hårde straffe?

Vi har som konservative ikke problemer med straffe – det hører med til et retssamfund, at det ikke må kunne betale sig at overtræde lovgivningen – men jeg kan ikke se, hvorfor det virker så godt lige her. Det synes jeg kunne være spændende at få at vide.

Jeg synes også, det er vigtigt at få med i debatten, hvad straffen i andre lande er for tilsvarende. Det blev der ikke svaret på.

Endelig kom der slet ikke nogen bemærkninger om, hvorfor det ikke var nogen mulighed at forbedre overvågningen. Normalt regner man da ellers med, at det allermest forebyggende er, at der er stor mulighed for, at man bliver opdaget.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Så vidt jeg har forstået, har overvågningen fra fly, som man har brugt 4-5 år, kostet en masse penge, men ikke givet nogen resultater. Derfor mener jeg ikke, den kan bruges til ret meget.

Derimod mener jeg nok, at lodser og andre, der er på havene, ved at give et nap med og bruge VHF'erne til at indberette mistænkelige iagttagelser, kunne bidrage til at gøre det muligt at pågribe de pågældende. Men flyene har jeg altså ikke den store tiltro til.

Spørgsmålet om anvendelse af straf synes jeg jeg havde besvaret. Jeg har været arbejdsmiljøpolitisk ordfører, så det er en lang historie, men jeg kan kort sige, at der for 10 år siden med baggrund i sagen om Sønderborg Yachtværft, hvor 10-15 mennesker kom slemt til skade, blev fremsat forslag om, at den, der ejede en virksomhed, nu kunne få fængselsstraf inden for en strafferamme på 2 år, og dette forslag bakkede SF op på daværende tidspunkt.

Det blev så et lovforslag her i Folketinget, som alle, selv Fremskridtspartiet tror jeg endda, stemte for.

Senere kom så, som jeg var inde på, branden på »Scandinavian Star«. Jeg havde allerede på daværende tidspunkt spurgt, om loven ikke kunne komme til at gælde for søfartsområdet, hvad man ikke ville være med til, før branden på »Scandinavian Star« kom. Så blev den dér strafferamme udvidet til også at gælde søfartsområdet.

SF har hele vejen igennem været indstillet på og bakket op om de lovforslag, og derfor er det også analogt med det, der sker på området.

Altså personligt har jeg ikke kunnet forstå det dér med, at man tog kørekortet fra en taxa-chauffør, der skylder 50.000 kr., når man ikke kan tage kørekortet – skibsførerpapirerne – fra en skibsfører. Det er meget alvorligere ting, der foregår. Det kan koste millioner af kroner at rydde strandene opovre på Fanø, eller hvad der nu har været for nylig, så det her har altså været SF's linje igennem 10 år.

Jeg skal da ikke kunne sige, om vi har en speciel linje inden for søfartsområdet og arbejdsmiljøområdet, men vi synes vel, at disse ting er noget alvorligere end nogen af de andre.

(Kort bemærkning).

**Niels J. Langkilde (KF):**

Vi taler om, at det at blive opdaget har en præventiv effekt, men det viser sig rent faktisk i andre lande, at dér kan flyene jo godt fange noget; det er kun i Danmark, vi er i den situation. Det kunne dog tyde på, at vi ikke er specielt gode til at fange disse skibe i Danmark, og at vi måske selv havde en lille fejl her, som vi kunne rette og gøre det bedre. Jeg tror, at vi så ville opnå en langt større effekt af det. Det synes jeg at SF skulle tilslutte sig og gøre noget på den linje, for så tror jeg vi kan.

Jeg er glad for, at vi er enige om, at målet er at undgå al den olieforurening i havene, og så må vi finde de midler, som kan samle os, og som kan give nogle positive resultater, og dér tror jeg altså ikke så meget på SF's forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

### Meddelelser fra formanden

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

**Europaudvalget (21/3 95):**

Udtræder: Sonja Albrink (CD)

Nyt medl.: Peter Duetoft (CD)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 23. marts 1995, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.03.

---