

[Miljøministeren]

erkendelse af nødvendigheden af et globalt samarbejde om forebyggelse og bekæmpelse af forureningen af havene.

Den voldsomme vækst i den internationale søtransport og – i de seneste år – udnyttelsen af havbundens olie- og gasforekomster har ført til, at havet, kysterne og strandene, som udgør et væsentligt led i befolkningens erhvervsmæssige og rekreative liv, er udsat for en forøget risiko for omfattende skader. Selv om vi her i landet har undgået de alvorlige ulykker, der i andre lande har betydet både væsentlige økonomiske tab og alvorlige skader på dyreliv og rekreative værdier, så har en række uheld i danske farvande i form af grundstødninger og kollisioner understreget, hvilke farer der truer det danske havmiljø.

Regeringen har iværksat et omfattende arbejde for at udbygge og forbedre sejlads-sikkerheden i de danske farvande, et arbejde, der skal ses i sammenhæng med miljøstyrelsens igangværende udbygning af beredskabet til bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening.

Den dramatik, der ofte omgiver søulykker, må imidlertid ikke skygge for den kendsgerning, at langt den overvejende del af forureningen af havet stammer fra andre kilder.

Ser man alene på den del af havforureningen, der stammer fra skibe og platforme, vil det også være en fejlurdering at gøre søulykkerne til det afgørende problem. Størsteparten stammer fra den normale drift af skibe, dvs. fra udtømminger, som foretages som led i den daglige drift af skibe, f. eks. tankvask på olie- og kemikalietankskibe og bortskaffelse af kloakspildevand og affald.

Isoleret set har den enkelte stat kun få muligheder for at begrænse denne type af havforurening. Effektive fremskridt kan kun ske som led i et internationalt samarbejde. Det første skridt mod globale forholdsregler blev taget i 1954 i forbindelse med vedtagelsen af den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie (OILPOL-konventionen), der imidlertid kun omfattede udtømminger af de tunge olietyper. Det var derfor et afgørende gennembrud, at MARPOL-konventionen af 1973 omfattede ikke blot alle olietyper, men også regler om skadelige flydende stoffer, som transporteres i bulk, om skadelige stoffer i emballeret form og om kloakspildevand og affald.

En række tekniske problemer medførte, at konventionen kun blev ratificeret af et fåtal af stater. Disse problemer er imidlertid søgt løst ved en ændring i 1978, i hvilken forbindelse medlemslandene blev opfordret til at tiltræde konventionen inden juni 1980, således at konventionen kan træde i kraft i juni 1981.

Om lovens indhold er der givet en kort redegørelse under de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Jeg vil dog gerne fremhæve, at der nu er sket en administrativ forbedring ved en samling af al hidtil gældende lovgivning om forebyggelse af forurening fra skibe og platforme i én lov. Således er ikke alene den gældende olieforureningslov, men også dumpningsloven og loven om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet (Østersøloven) indarbejdet i det foreliggende lovforslag. Dermed vil al havforurening, der stammer fra skibe og platforme, være reguleret i én lov, på samme måde som den havforurening, der stammer fra land, er reguleret i miljøbeskyttelsesloven.

I overensstemmelse med reglerne i MARPOL-konventionen indebærer lovforslaget på en række punkter en skærpelse i forhold til den hidtil gældende lovgivning og dermed en væsentlig forbedret beskyttelse af havmiljøet. Således åbnes der muligheder for at fastsætte skærpede bestemmelser for en række såkaldte »særlige havområder«, hvor det af hensyn til f. eks. ringe vanddybde, langsom vandudskiftning, områdets klima og topografi må anses nødvendigt at indtage en særlig restriktiv holdning. »Østersøområdet«, der i denne henseende omfatter Østersøen, bælteerne, sundet og Kattegat, er udpeget som et »særligt havområde« og indtager hermed en særstilling.

Der er her en nær sammenhæng mellem Østersø-konventionen og MARPOL-konventionen. Til opfyldelse af Østersø-konventionen, der følger reglerne i MARPOL-konventionen, vedtog folketingsretten allerede i 1975 Østersøloven. Som følge af, at ikke alle de 7 deltagerlande har tiltrådt Østersø-konventionen, er loven ikke trådt i kraft på indeværende tidspunkt. Det forventes imidlertid, at Vesttyskland som det sidste land vil ratificere konventionen omkring årsskiftet. De særlige regler i Østersøloven er som nævnt nu indarbejdet i det foreliggende lovforslag.