

[Birgith Mogensen]

Loven skal, som det fremgår af det af ministeren fremlagte materiale, ses i sammenhæng med lovforslaget om skibes sikkerhed, og begge lovforslag er i øvrigt nødvendiggjort af Danmarks tiltrædelse af internationale aftaler om sikkerhedsforhold og bekæmpelse af havforurening, senest MARPOL-konventionen.

Centrum-demokraterne stiller sig i princippet positivt over for opfyldelsen af disse internationale forpligtelser, dog henviser jeg til de forbehold og vurderinger, som jeg fremkom med, da vi for nylig havde skibssikkerhedsloven til første behandling. Specielt er der anledning til at fremhæve to hovedsynspunkter.

Det er bekendt, at konventionen, når den bliver ratificeret og træder i kraft, vil betyde vanskeligheder for visse danske skibe, som er bestilt og bygget under de for bygningstilbuddet gældende forskrifter. Danmark bør derfor næppe fremme sagen med en sådan hast, at det bliver den danske ratifikation, der udløser konventionens ikrafttræden.

Endvidere gælder det for spørgsmålet om bekæmpelse af havforurening i lige grad, at uddannelsesniveaue i praksis er en helt dominerende sikkerhedsfaktor. Derfor bør der fortsat sættes på fremme af gennemførelse af konventionen om uddannelse af søfolk.

Et enkelt spørgsmål i nærværende lovforslag har været genstand for kritik i søfartskredse, nemlig spørgsmålet om, hvem der rettelig bør hæfte for udgifterne til sikringsaktiviteter i faresituationer fremkaldt ved hændelige begivenheder, og hvor skade rent faktisk ikke er sket. Typisk er en grundstødning i stormvejr uden udslip. Det må nærmere bedømmes i udvalget, hvorledes erstatningsansvaret rettelig bør formuleres. Lovforslagets § 46 synes i hvert fald både at være for vidtgående og at give anledning til fortolkningstvivl.

I øvrigt vil CD medvirke positivt med henblik på forslagets gennemførelse.

Waldorff (VS):

Den mest guddommelige paragraf i dette lovforslag er § 41, som siger, at ejere, brugere og førere af transportmidler og platforme straks skal melde sig til miljøministeren, hvis de laver en ulovlig dumpning eller afbrænding. Jeg vil foreslå, at man også satte en

sådan paragraf ind i den borgerlige straffelov; det ville gøre det hele meget enklere, hvis folk, når de havde begået et bræk i en vinhandel, selv henvendte sig til politiet for at gøre opmærksom på, hvad det var, de havde gjort.

Jeg mener faktisk, at det ikke er det rene skæg, når man laver en sådan paragraf, det udtrykker bl. a. det problem ved loven, at der er en lang række regler, som det i praksis vil være meget vanskeligt at få til at fungere som en effektiv beskyttelse af havmiljøet.

Det er svært at se, specielt fordi lovgivningen er så omfattende, hvor megen effekt den vil have i forhold til havforureningen. Det er klart, at der skal stilles en stribe af spørgsmål, bl. a. om, hvor meget den efter dette forslag tilladte olieforurening vil komme til at betyde. Men i det hele taget mener jeg, der er al mulig grund til at være nøjagtig lige så skeptisk over for effekten af denne lovgivning, som man skulle være over for miljøbeskyttelsesloven, således som vi har været hele tiden, og, som det er blevet bekræftet, var det med god grund.

Der er også delvis de samme problemer i dem. Ét af dem er § 29, som handler om, hvem der skal underrettes om de tilladelser, der er givet til dumpning og til afbrænding efter § 33. Underretning skal gives til ansøgere og til privatpersoner med væsentlige individuelle interesser i afgørelsen. Denne formulering har vi diskuteret temmelig mange gange. Umiddelbart kan man i hvert fald sige, at man med forslaget ikke ønsker, at der skal gives forskellige miljøorganisationer eller videnskabelige institutioner meddelelse om, hvilke tilladelser man har givet til dumpning. Det mener jeg måtte være det mindste, man kunne forlange, og jeg vil direkte spørge miljøministeren, hvad der er begrundelsen for, at man ikke i § 29 kan fastsætte, at også de videnskabelige institutioner, som har begreb om disse ting, og som kan vurdere en stribe af konsekvenserne af dumpning, automatisk kan blive underrettet på linje med ansøgere og, som der står her, privatpersoner med væsentlig individuel interesse.

Den anden ting, som også har været nævnt, er miljøankenævnet, altså klagemuligheden overhovedet, og det er igen den samme personkreds. Hvem kan egentlig anses for at være privatpersoner med klageadgang med væsentlig individuel interesse i tilfælde