

Jeg skal knytte en enkelt bemærkning til hr. Kim Behnkes meget flammende indlæg for den frie liberalisme, og det skal blot være en meget kort kommentar. Udgangspunktet for regeringen er under alle omstændigheder, at vi gør et forsøg på at sikre den danske natur, det danske miljø bedst muligt, og at vi forsøger at fastholde den politik, at vi ikke ønsker landet plastret til af flere master end højst nødvendigt.

Hvis man har det udgangspunkt, må man også konkludere, at så må man følge op med henblik på at sikre en så god mulighed for konkurrence som muligt; og hvis man har det synspunkt, at man ikke vil plastre landet til med flere master end højst nødvendigt, må der være mulighed for fælles adgang til at udnytte den kapacitet, der nu engang er. Det samme synspunkt gør sig jo gældende på mangfoldige andre områder, som jeg i øvrigt tror hr. Kim Behnke er enig i. Jeg kan sådan i flæng nævne placering af store infrastrukturanlæg som luft- og havne, motorveje, jernbaner osv. Her er der ikke er fuldstændig fri adgang til at placere et hvilket som helst infrastrukturanlæg, hvor man måtte ønske det i den hellige konkurrences eller frie liberalismes navn, og derfor er dette forslag et udtryk for sund fornuft, hensyn til miljø og hensyn til natur.

Så skal jeg sige, at det er jo ikke sådan, at alle bare er omfattet af lovforslaget; jeg skal gøre opmærksom på § 1, stk. 3, der siger, at stk. 2 ikke omfatter master og bygninger eller andre høje konstruktioner tilhørende politiet, og jeg skal gøre opmærksom på § 10, stk. 5, sidste sætning, som siger, at placering af antennesystemer som nævnt i stk. 1 på folkekirkens kirkebygninger forudsætter tilladelse fra stiftsøvrigheden. Det er ikke sådan, at vi bare buldrer løs med vores politik til trods for forslaget 28 paragraffer; der er taget behørigt hensyn til de forskellige former for kommunikation, både den vertikale og den horisontale.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

### Afstemning

#### Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Forskningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, be-

tragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af lovforslag nr. L 165: Forslag til lov om ændring af søloven. (Gen-nemførelse af 1996-protokollen til Globalbe-grænsningskonventionen af 1976 m.v.).**

Af erhvervsministeren (Pia Gjellerup).  
(Fremsat 21/1 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

#### Poul Andersen (S):

Den nye protokols bestemmelser om en forhø-jelse af erstatningsloftet, hvis der sker materiel skade eller personskaade, er vi yderst tilfredse med. Vi har også set, at man i en overgangs-pe-riode vil køre med begge systemer, hvad vi sy-nes er utrolig vigtigt i bestræbelserne på at få de øvrige lande med til at skrive under på pro-tokollen, og vi er positive over for det fremsatte lovforslag.

#### Kim Andersen (V):

Venstre er positiv over for erhvervsministerens lovforslag, der jo drejer sig om ratifikation af 1996-protokollen vedrørende ansvarsbe-græn-sninger i søretlige krav.

Vi er enige i, at de nuværende erstatnings-niveauer fra 1976 trænger til en revision, og vi er positive over for, at de erstatningspligtige grænser sættes op, så de bliver mere realistiske. Det er rimeligt både over for skadelidte og ska-devolder, og set ud fra en samfundsmæssig be-tragning er det også fornuftigt, at der er en ri-melig overensstemmelse mellem den erstatning, der kan gives, og den skade, man har påført tredjepart. Vi er også positive over for, at lov-forslaget indebærer, at man fremover kan for-høje disse erstatningsgrænser via nogle beslut-ninger i den internationale søfartsorganisation IMO; det hilser vi velkommen.

Vi har en lille betænkelighed med hensyn til mindre skibe under 300 t. Det er typisk den ka-tegori fartøjer, som vil få den største forhøjelse på op til seks gange det nuværende niveau, og

det kan medføre konkurrenceforskelle i forhold til omkringliggende landes fartøjer. Det kan vi være betænkelige ved.

Lovforslaget giver dog mulighed for, at der nationalt kan laves særordninger på dette område, og det kunne da godt være, at ministeren skulle overveje at gøre dette med det samme, så vi ikke risikerer at påføre mindre fartøjer en forudsigelig konkurrence og skal til at rette op på forholdene, når først skaden er sket. Det spørgsmål vil vi dyrke en lille smule i udvalgsarbejdet.

Men ellers er vi positive over for lovforslaget, og så skal jeg til slut hilse fra CD's ordfører, fru Sonja Albrink, som ikke kan være til stede her i Folketingssalen under lovforslagets behandling, og tilkendegive på hendes vegne, at CD har den samme indstilling til lovforslaget, som jeg her har fremført.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Jeg skal blot meddele, at Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget.

**Aage Frandsen (SF):**

Da SF's ordfører i denne sag, hr. Ole Sohn, ikke kan være til stede, skal jeg blot sige på hans og SF's vegne, at vi kan støtte lovforslaget. Vi finder, det er rigtigt, at der gives bedre muligheder for erstatning i forbindelse med ulykker til søs, og at ansvarsforsikringen i den forbindelse forhøjes, så vi kan støtte forslaget.

**Egil Møller (DF):**

Lovforslaget er begrundet med ønsket om hurtigt at få indført en forbedret beskyttelse af passagerer, således at Danmark får mulighed for at ratificere 1996-protokollen. Denne protokol, som er vedtaget i IMO i maj 1996, afløser Londonkonventionen fra 1976.

Lovforslaget indeholder bestemmelser om, at rederens ansvarsbegrænsningsbeløb forhøjes; det samme gælder den maksimale samlede ansvarsgrænse, og endelig indføres en forenklet procedure til at justere ansvarsbeløbsgrænsen.

I Dansk Folkeparti lægger vi afgørende vægt på, at der ikke opstår et konkurrencemæssigt misforhold for danske redere i forhold til udenlandske, så længe nogle lande henholder sig til 1976-konventionen og andre til 1996-protokollen eller en kombination af begge. Dansk Folkeparti ønsker at støtte fiskerierhvervet og rederiforeningerne i synspunktet om muligheden for

at indføre særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 t.

Såfremt erhvervsministeren kan garantere, at iværksættelsen af loven først træder i kraft, når de vigtigste søfartslande har tiltrådt 1996-protokollen, kan Dansk Folkeparti støtte lovforslaget.

**Morten Helveg Petersen (RV):**

Også Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget og en dansk ratifikation af protokollen fra 1996, og jeg har lovet på vegne af Kristeligt Folkepartis ordfører, fru Tove Videbæk, at melde, at også Kristeligt Folkeparti er positivt indstillet.

**Frank Aaen (EL):**

Enhedslisten kan støtte lovforslaget.

Man kan selvfølgelig altid diskutere, om de maksimale ansvarsgrænser skulle være endnu højere end her; men det er jo en lidt akademisk diskussion, da det er en international konvention, vi diskuterer, og da vi meget gerne hurtigst muligt vil have den til at træde i kraft, støtter vi selvfølgelig, at Danmark tilmelder sig, og at der hurtigt kommer de 10 lande, der skal til.

Jeg kan sige, at der ikke for vores vedkommende er noget behov for at lave lempelser vedrørende mindre skibe. Vi synes bare, vi kan støtte lovforslaget, som det ligger her. Skulle der komme indvendinger under udvalgsarbejdet, kigger vi selvfølgelig på dem, men som udgangspunkt er vi for forslaget.

**Kim Behnke (FP):**

Da vi skulle finde en ordfører til dette forslag, trak jeg det korteste stykke ventilgummi med den konsekvens, at jeg begiver mig ud i noget, jeg ikke umiddelbart har voldsomt meget kendskab til, og det kan man jo nogle gange komme galt af sted med.

Som jeg læser forslaget, må jeg sige, at fra Fremskridtspartiets side har vi umiddelbart svært ved at finde grundlag for ikke at kunne støtte det. Men der er dog to punkter, som vi under udvalgsarbejdet vil prøve at botanisere lidt i.

Det ene forhold drejer sig om en måske ubegrundet frygt, som vi dog alligevel nærer, for, at de ekstra omkostninger, forslaget nødvendigvis må påføre rederierne, kan give en konkurrenceforvridning i forhold til de rederier, der sejler under bekvemmelighedsflag. Det er jo

meget flot, at man i 1996 fik denne protokol opdateret, vi støtter fuldt ud, at man gjorde det, og vi støtter også fuldt ud, at Danmark tiltræder den. Men hvad sker der i forhold til de rederier, der sejler under bekvemlighedsflag for Bahama eller Liberia eller andre steder, og som ikke lader sig omfatte? Vil det betyde fremover, at de, der har fragt, der skal befordres, kan få et billigere tilbud fra de rederier, der sejler under bekvemlighedsflag, fordi disse rederier ikke skal være pålagt de ekstra forsikringsudgifter, som nødvendigvis må følge med?

I den forbindelse blev vi bestyrket i vores mistanke om, at der er brug for at gøre noget positivt over for rederierhvervet, da vi i dagens udgave af Jyllands-Posten kunne læse om den ulykkelige situation, at vores største rederi, Maersk Line, udflyger flere skibe, så de kommer til at sejle under Singaporeflag. I forvejen sejler 22 skibe her, og nu vil, som der står, yderligere en halv snes skibe blive udflyget. Det er jo dybt, dybt ulykkeligt, at vores største rederi vælger at udflyge, og forslaget her skulle nødvendigvis være med til at gøre det mere økonomisk fordelagtigt for Maersk og andre rederier at udflyge. Det mener vi at vi bør bruge udvalgsarbejdet på at få belyst.

Fremskridtspartiet kunne i den forbindelse ønske sig, at man fra regeringens side havde et forslag til, hvordan man kan lempe afgifterne, omkostningerne osv. for danske rederier, så de ikke finder anledning til at udflyge, men forbliver under Dansk Internationalt Skibsregister og helst også med de fleste mulige danske besætningsmedlemmer.

Det andet punkt, som vi godt vil have kigget lidt på under udvalgsarbejdet, er spørgsmålet om, hvorvidt denne 1996-protokol har styrket muligheden for at gøre ansvar gældende, når skibe smider olie fra sig – altså det tilbagevendende problem, når forskellige rederier har deres skibe sejlen gennem danske farvande, og man så finder anledning til at skylle tanke osv. og dermed pådrager Danmarks kyster forfærdelige forureninger med olie.

Det kan godt være, at det forhold slet ikke er reguleret i denne 1996-protokol, men det har vist sig i en række af de sager, der har været søgt ført, at det har været meget svært at gøre ansvar gældende over for de pågældende rederier, selv om man har fundet frem til dem. Derfor kunne vi godt tænke os under udvalgsarbejdet at få belyst, hvorvidt vedtagelsen af proto-

kollen styrker Danmarks situation, eller om den er uændret, når det gælder om at få gjort ansvar gældende over for dem, der har udledt olie og forurenede vore strande.

Men med de to, kan vi kalde det tekniske afklaringer og måske oven i købet forbedringer undervejs i udvalgsarbejdet, er vores indstilling positiv.

**Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):**

Jeg skal generelt takke for den positive modtagelse og kun kommentere nogle enkelte ting.

Mange har udtalt sig positivt om, at i en periode er både 1976-konventionen og 1996-protokollen gældende, og om en successiv ikrafttræden af protokollens bestemmelser og lovforslagets bestemmelser. Jeg vil blot understrege, at som fremsætter af forslaget er jeg selvfølgelig meget enig i, at det er meget hensigtsmæssigt at have denne sideløbende funktion, men at vi også skal huske, at det er en komplikation – blot for at understrege, at når noget en gang imellem er kompliceret og endog meget kompliceret, kan der ligge meget gode grunde bag, og det gør der i høj grad i dette tilfælde.

For så vidt angår spørgsmålet om en særordning for de mindre skibe, er det ifølge mine oplysninger alene Storbritannien, der overvejer at gennemføre og anvende denne særregel. Det betyder, at vi vil følge udviklingen i anvendelsen af særreglen for at sikre en konkurrencelighed og overveje, hvordan situationen udvikler sig, og følge situationen sammen med parterne for på den baggrund at overveje, om vi skal lade særordningen træde i kraft.

Endelig vil jeg sige til hr. Kim Behnke, at spørgsmålet nok var på kanten, for ikke at sige ud over kanten, af dette lovforslag. Men vi kan benytte lejligheden til under udvalgsbehandlingen at få beskrevet nogle af de emner, hr. Kim Behnke pegede på, og jeg ser frem til at kunne bidrage positivt til behandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

### Afstemning

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse,

betrakter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 5. februar 1999, kl. 10.00 med følgende eneste sag på dagsordenen: Fremsættelse af lovforslag.

Mødet hævet kl. 17.05

---

#### Meddelelser fra formanden

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**  
Der er ikke mere på dagsordenen.