

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 121: Forslag til lov om ændring af søloven.**  
Af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen).  
(Fremsat 18/1 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

**Poul Andersen (S):**

Det foreliggende ændringsforslag til søloven vedrører reglerne for bjærgning og ansvaret for olieskader.

Det helt afgørende mål er, at vi får gjort det fordelagtigt at gå ind i bjærgningsarbejdet så tidligt som muligt for at afværge skader på miljøet. Det er jo helt i tråd med opfølgningen efter tidligere tiders store oliekatastrofer inden for skibsfarten.

Derfor er vi i Socialdemokratiet positive over for det foreliggende lovforslag, der på meget udførlig vis lægger op til, hvordan denne målsætning nås.

For det første øges bjærgningslønnen, og hele besætningen tilgodeses. Derudover er det meget væsentligt, at man nu er villig til at dække omkostningerne for bjærgere, der forsøger at afværge skader på miljøet, selv om der ikke er udsigt til, at selve fartøjet og ladningen kan bjærges. Bjærgerne holdes skadesløse, hvis de ikke har held til at afværge miljøskader. Hvis det lykkes, modtager de et vederlag oveni. På den måde maksimeres incitamentet til at forsøge at gøre en indsats, og det er det væsentlige.

Med hensyn til olieskader indebærer lovforslaget, at både skibets ejer og den internationale fond for erstatning af olieskader forpligtes til at betale et væsentlig større beløb til ofrene for en olieskade. I 1989 vedtoges en international konvention om bjærgning og i 1992 en om olieskader.

Det foreliggende lovforslag er blevet til i et tæt nordisk samarbejde med det mål at få indarbejdet disse to konventioner i lovgivningen på området. Lovforslaget giver altså Danmark mulighed for at ratificere disse konventioner, og de skandinaviske ratifikationer vil bringe det samlede antal meget tæt op på det, der er minimum, for at konventionerne træder i kraft.

Jeg kan på Socialdemokratiets vegne tilslutte mig lovforslaget, og vi vil medvirke til en hurtig udvalgsbehandling.

**Svend Heiselberg (V):**

I Venstre finder vi det helt naturligt, hvis det er sådan, at vi skal engagere nogen i at gå ind i bjærgningsarbejdet og gå ind i forebyggelse af større forureningskilder, som kan opstå i forbindelse med forlis osv., så må man også yde dem, der går ind i det arbejde, et beløb, og derfor er vi fra Venstres side positivt indstillet over for lovforslaget. Vi mener, at det er et godt lovforslag.

**Kai Dige Bach (KF):**

Dette lovforslag er en tiltrængt ændring af søloven, som skulle være med til at løse problemer på to store områder, nemlig ved olieforurening og ved bjærgning. Det er et godt initiativ, som har været behandlet i et enigt sølovsudvalg. Det fremmer en udvikling, som såvel befolkningen som erhvervet og lovgiverne ikke kan andet end være enige i.

Lovforslaget gør op med det gamle princip om no cure, no pay i bjærgningsarbejdet. Det drejer sig om at opmuntre bjærgerne til at yde assistance til fartøjer og last, når de udgør en fare for forurening. Efter de nye regler vil bjærgeren altid være sikret dækning af sine omkostninger og eventuelle ekstra vederlag, når havaristen har udgjort en trussel mod miljøet, også selv om bjærgningen mislykkes totalt.

Lovforslaget indfører også nye internationale ansvars- og erstatningsregler. Reglerne er baseret på, at skibets og lastens ejer skal deles om ansvaret for olieforurening. Det forventes i praksis at sikre fuld erstatning, f.eks. ved en olieforurening i danske farvande. Disse reviderede konventioner forventes at få en meget betydelig international udbredelse, selv om det er beklageligt, at USA foreløbig har valgt at stå udenfor.

Det Konservative Folkeparti kan stemme for dette lovforslag og vil gerne bidrage til en hurtig udvalgsbehandling.

**Tommy Dinesen (SF):**

Vi har før, når vi har diskuteret det her område, altså søfartsområdet, fremført, at det jo desværre nogle gange er sådan, at der skal ske nogle ulykker, før der kommer noget i gang med hensyn til ny lovgivning osv. Jeg synes jo nok, at det her i hvert fald bekræfter dette, da der er tale om nogle ulykker, der er sket allerede i 1967, hvor de såkaldte supertankere, der på daværende tidspunkt var på en 40-50.000 t, begyndte at sejle på rev og nogle andre ting, således at der blev nogle olieudslip.