

Til lovforslag nr. L 165. Skriftlig fremsættelse (21. januar 1999)

**Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af søloven. (Gennemførelse af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen af 1976, m.v.).*

(Lovforslag nr. L 165).

Hermed tillader jeg mig at fremsætte forslag til lov om ændring af søloven.

Lovforslaget gennemfører den internationale Protokol af 1996 (1996-protokollen) til Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1976-konventionen). Hermed forhøjes rederens maksimale ansvarsgrænser for krav, der følger af skader, der forvoldes på tredjemænd eller tredjemands ejendom i forbindelse med driften af skibet m.v. Disse ansvarsgrænser har ikke været justeret i 20 år.

Lovforslaget muliggør en dansk ratifikation af 1996-protokollen. For at tage hensyn til danske skibes konkurrencesituation er det foreslået, at Danmark i en overgangsperiode både er part i 1996-protokollen og 1976-konventionen. Hermed sikres danske redere en konventionsmæssig beskyttelse ved retssager i lande, der fortsat er part til 1976-konventionen, men som endnu ikke har tiltrådt 1996-protokollen. Hvis Danmark ikke fortsat er part til 1976-konventionen i den overgangsperiode, hvor 1996-protokollen ikke har en bred international opbakning, risikeres det, at danske rederes mulighed for ansvarsbegrænsning bortfalder i den række af lande, der vil vente med at tiltræde 1996-protokollen.

I lighed med de nuværende regler i søloven om ansvarsgrænser efter 1976-konventionen, som Danmark har ratificeret, gradueres ansvarsgrænser efter skibets størrelse. En gennemførelse af de nye internationale ansvarsgrænser medfører stigninger i rederens ansvarsgrænse fra mellem det dobbelte og det seksdobbelte afhængig af skibets størrelse. Den største stigning sker for de mindre skibe. Lovforslaget åbner dog mulighed for at lave særordninger for de helt små skibe med en bruttotonnage på under 300 tons.

Den særlige øvre ansvarsgrænse på 25 mio. SDR for passagerskader afskaffes. Også for disse skader sker der en forhøjelse af rederens maksimale ansvarsgrænse pr. person med lidt over 3 gange det nuværende beløb, og den maksimale ansvarsgrænse pr. hændelse beregnes nu på grundlag af det antal passagerer, som skibet må medføre.

Både offentlige og private interessenter vil kunne drage fordel af de nye ansvarsgrænser, der især forbedrer muligheden for at få større erstatningskrav dækket.

1996-protokollen er endnu ikke trådt i kraft, og dette sker først, når 10 lande har ratificeret den. Efter lovforslaget kan erhvervsministeren fastsætte lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Det er herefter muligt at sætte loven i kraft, når 1996-protokollen træder i kraft.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling.