

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