

til, at konventionerne træder i kraft internationalt.

Reglerne giver mere ansvar. For det første fordi der bliver indført et objektivi ansvar for rederen ved søtransport af HNS-stoffer, samt krav om, at skibe skal have en pligtmæssig forsikring til dækning af ansvaret. For det andet fordi der, når HNS-konventionen træder i kraft, etableres en international erstatningsfond med mulighed for dækning af op til 2,1 mia. kr. pr. uheld i tilfælde af meget store forureningsulykker, og for det tredje fordi HNS-fonden finansieres af importørerne af de pågældende stoffer.

Så skal det også understreges, at der for alle skibe med en tonnage på over 1.000 bruttoregister-ton indføres et krav om tvungen forsikring for forureningsskader, som stammer fra skibes bunkersolie, altså skibenes brændstof.

De omfattede skibe pålægges endvidere et krav om certifikat som dokumentation for forsikring for henholdsvis HNS og bunkersskader. Det svarer i øvrigt til den ordning, der i dag er gældende for tankskibe, som transporterer tung og forurenende olie.

Vi synes, det er et meget fornuftigt forslag, som er med til at skærpe sikkerheden til søs, mindske forureningsrisikoen og forbedre ansvarsforholdene, og det vil vi gerne støtte.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Kim Andersen. Så er den næste ordfører hr. Niels Sindal.

#### **Niels Sindal (S):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at Socialdemokratiet støtter lovforslaget eller ændringerne af søloven. Hr. Kim Andersen har givet en meget grundig redegørelse. Jeg skal prøve at uddybe nogle af punkterne.

FN's internationale søfartsorganisation, IMO, har i 1996 og 1999 vedtaget de to konventioner, det nu drejer sig om at vi skal have implementeret i dansk sølov. Det er dels konventionen om forureningsskade i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer, det, der kaldes HNS-konventionen, og så det, der hedder bunkerskonventionen. Der er det måske værd lige at påpege, at bunkers er den olie, skibet har om bord til egen fremdrift. Det er altså ikke last, og det er jo noget nyt, at man også får det inddraget i ansvarsområdet.

Jeg synes, det er godt, at vi får gjort rederen, skipperen, ladningsejeren ansvarlig for transport af farlige laster. Lovforslaget her sikrer, at

man kan placere ansvaret præcist, også fordi der skal certifikater til. Skibet skal altså godkendes til at sejle med de enkelte laster.

Vi har oplevet nogle kedelige situationer, hvor skibe er forlist, fordi man egentlig ikke har vidst, hvad det var, man sejlede med, hvor skipperen ikke har haft mulighed for at kontrollere afskiberens papirer osv. og ladningsejeren ikke ville vedkende sig det. Nu får vi et redskab, der kan sikre, at disse ulykker ikke kan ske i fremtiden.

Jeg synes også, at det er en god ting, at vi ligesom med en anden lov, vi vedtog sidste år, giver importørerne ansvaret for at betale for de skader, der egentlig opstår, hvis de opstår, netop ved at give importørerne pligt til at betale et antal kroner for hvert ton, de importerer. På den måde får man en fond i lig med den fond, som man har skabt for olietransporter.

Kl. 10.10

Jeg synes også, det er godt, at vi fra dansk side indfører et krav om, at danske skibe ikke må sejle uden gyldige certifikater eller lovpligtige certifikater, og at fremmede skibe ikke må anløbe dansk havn uden selv samme.

Alt i alt synes Socialdemokratiet, at det her er en utrolig god forbedring af søloven, og vi støtter den fuldt ud.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Niels Sindal. Så er det hr. Jørn Dohrmann som ordfører.

#### **Jørn Dohrmann (DF):**

Jeg kan også starte med at sige, at Dansk Folkeparti støtter lovforslaget, som er fremsat her, men vi vil stadig væk sige, at vi synes, det er lidt mærkeligt, at man ikke har taget fat om nogle af de andre problemer, som vi behandlede i Folketingssalen sidste år med beslutningsforslag nr. B 190, hvor Dansk Folkeparti netop ønskede at sætte fokus på det problem, der er ude på havet. Det var bl.a. det med de enkeltskrogede skibe, og vi nævnte jo også det med lodspligterne og det her med lovpligtig ansvarsforsikring, som vi nu kan se er blevet en del af det her, hvor man ligesom går ind og siger: Her har vi nogle ting, som vi vil stille krav til.

Det er godt nok, men hvad med alkoholpromillegrænsen, som det også under behandlingen af B 190 blev lovet at man ville se på? Nu har vi haft et af de tilfælde, hvor vi kunne se, at en af kaptajnerne var beruset. Vi mener ikke, at