

transport, og det har meget med outsourcing at gøre. Nu starter vi med 2,1 mia. kr., men det er ikke sikkert, at det er nok, så vi skal da have en vilje til løbende at kigge på det her og så måske øge sådan en pulje fremover.

Vi er også tilfredse med de certifikater, der ligger, og i det hele taget skal der fokus på den her sikkerhed til søs. Man kan sige, at der her er et område vedrørende bunkersolie og farlige stoffer, og der er så også andre områder inden for søtransportens sikkerhed, som vi skal kigge på, fordi der er en stærkt stigende transport.

Derfor er det her meget relevant, og vi kan støtte det her forslag.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Frank Aaen som ordfører.

Frank Aaen (EL):

Enhedslisten kan naturligvis også støtte det her forslag som et godt skridt i den rigtige retning for at få betalt de skader, der måtte forvoldes, uden at det er samfundet, der skal betale.

Jeg har to spørgsmål. Det ene går på, at der her er krav til skibe, der er omfattet af konventionen, derunder selvfølgelig danske skibe, og skibe, der anløber dansk havn. Men vi har stadig væk, som vi også diskuterede forleden dag, problemet med skibe, der bare sejler igennem, og som vi altså ikke umiddelbart er i stand til at stille samme krav til. Derfor er mit spørgsmål til ministeren, som eventuelt kan besvares skriftligt, hvis det er nødvendigt: Hvis det nu er sådan, at alle østersølande er omfattet af den her konvention og de her krav, som Danmark nu bliver omfattet af, er der jo ikke nogen grund til, at noget skib overhovedet sejler gennem danske farvande, hvis ikke det har de nødvendige certifikater, og derfor må det vel være muligt på den måde at få en sikkerhed for, at skibe uden certifikater og dvs. også uden forsikring ikke gennemsejler danske farvande? Det synes jeg er meget vigtigt. Det var den ene ting.

Den anden ting er, at det jo er positivt, at vi her taler om en forsikring, som kommer til udbetaling, uanset om rederen vedkender sig et ansvar for det pågældende uheld, men er det ikke sådan, at den reder, der er skyldig i, at der sker et uheld, eller måske ikke skyldig i, at der er sket et uheld, men alligevel altså har ansvaret for det uheld, der er sket, selv hæfter for udgiften til oprydningen, også ud over forsikringsdækningen?

Redere er jo i stort omfang meget velstående. Nu har vi lige hørt et regnskab fra et enkelt rederi i dag. Det er meget typisk rige foretagender, og der må man da sige, at hvis det ikke er muligt at trække dækning forsikringsmæssigt til at rydde op, så må rederen da med sin egen kapital betale resten. Jeg vil gerne have en sikkerhed for, at det er sådan, at man stadig væk retsforfølger rederen, også med hensyn til, hvad der går ud over forsikringsdækningen.

Kl. 10.20

Så er vi selvfølgelig enige i, at det her ikke løser alle problemer, specielt det med, at skibe stadig væk kan sejle igennem danske farvande uden lods, med enkeltskrog osv., men det skal ikke forhindre os i at vedtage det her lovforslag, som løser et væsentligt problem.

Formanden:

Tak til hr. Frank Aaen. Så er det økonomi- og erhvervsministeren.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne sige tak for den positive modtagelse, som lovforslaget har fået.

Forslaget gennemfører de her to IMO-konventioner om ansvar for forureningen af skibe, altså HNS-konventionen og bunkerskonventionen. Det gør, at det nu er muligt for Danmark at ratificere konventionerne, og når de træder i kraft, forbedres mulighederne for at få erstatning for forurening fra skibe betydeligt. Det er, som flere ordførere har nævnt, en opfølgning på sidste år i forbindelse med behandlingen af B 190. Her lovede vi jo at fremsætte det her lovforslag om forbedring af forsikrings- og ansvarsforhold for skibene.

Jeg vil gerne sige til hr. Jørn Dohrmann, at vi så sent som i går i Folketingets Erhvervsudvalg har gennemgået den handlingsplan om sikkerhed for søtransport. Jeg har også tilkendegivet, at udvalget får en opdateret liste over, hvor langt vi er kommet med hensyn til handlingsplanen, og vi arbejder fortsat videre.

Jeg kan også sige til hr. Frank Aaen, at det først og fremmest er de danske skibe, der er omfattet af de nye ordninger. Herudover er, som det også blev nævnt, alle skibe uanset flag, der anløber en havn i Danmark eller et andet konventionsland, omfattet.

Hvad angår Østersøen, har Rusland allerede ratificeret HNS-konventionen, og når den træder i kraft, må skibe med de her HNS-stoffer –