

Forslag til lov om ikrafttræden for Grønland af lov om skibsfartens betryggelse.

(Lovforslag nr. L 55. Fremsat 4/12 79).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Thomsen (S):

Ministeren har fremsat dette lovforslag, fordi der i Grønlands landsret den 8. december 1978 er rejst tvivl om, hvorvidt lov om skibsfartens betryggelse også er gældende for Grønland. Da der i loven er taget højde for mange sikkerhedsregler, forpligtelser i henhold til internationale søvejsregler og forpligtelse til at deltage i eftersøgning og redningsaktioner i forbindelse med nødstedte skibe, bør lovforslaget snarest muligt vedtages, så der ikke igen kan rejses tvivl om lovens gyldighed for Grønland. Det bør ligeledes nævnes, at lovforslaget er tiltrådt af Grønlands hjemmestyre.

Jeg skal derfor på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslagets direkte overgang til anden behandling uden udvalgsbehandling.

Jens Peter Jensen (V):

Mit parti har hele tiden regnet med, at denne lovgivning også gjaldt for Grønland, men det er der så rejst tvivl om ved den grønlandske landsret. For at bringe denne tvivl ud af verden vil vi gerne anbefale, at det foreliggende lovforslag, som jeg synes er meget velmotiveret, gennemføres snarest muligt. Og jeg har intet ønske om, at der skal foretages en udvalgsbehandling.

Henning Andersen (KF):

Som det allerede er sagt, er der rejst tvivl om, hvorvidt loven om skibsfartens betryggelse også gælder for Grønland, og da tvivlen også er at finde i en dom, afsagt i december 1978 af Grønlands landsret, kan der ikke herske nogen tvivl om, at dette lovforslag er nødvendigt. Lovforslaget er tiltrådt, som det også er sagt, af Grønlands hjemmestyre, og i øvrigt har skibe hjemmehørende i Grønland efterlevet bestemmelserne i loven.

Det konservative folkeparti kan anbefale en hurtig og velvillig behandling af lovforslaget.

Arentoft (FP):

Fremskridtspartiet skal heller ikke forsinke sagen. Vi går selvfølgelig ind for, at lovforslaget bliver gennemført hurtigt, så de skibe, der er hjemmehørende i Grønland, virkelig kan leve op til loven, selv om de selvfølgelig i praksis allerede gør det. Vi mener heller ikke, der er behov for nogen form for udvalgsbehandling; forslaget kan gå direkte til anden behandling.

Janne Normann (RV):

Vi anser det også for helt rigtigt, at der ikke må herske nogen tvivl om, at loven om skibsfartens betryggelse også skal gælde for Grønland, så vi kan tiltræde lovforslaget.

Birgith Mogensen (CD):

Centrum-demokraterne kan tiltræde, at lov om skibsfartens betryggelse også kommer til at gælde for Grønland.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af:

Forslag til lov om skibes sikkerhed m.v.
(Lovforslag nr. L 72. Fremsat 5/12 79).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Thomsen (S):

Det foreliggende lovforslag har to formål, hvoraf det første er, at forslaget fremsættes samtidig med miljøministerens fremsættelse af forslag til lov om beskyttelse af havmiljøet, hvis vedtagelse er en forudsætning for, at Danmark kan tiltræde den internationale

[Ole Thomsen]

konvention om beskyttelse af havet mod forurening fra skibe. Denne konvention indeholder bestemmelser for transport af f. eks. olie i de danske farvande, bl. a. Store Bælt og Østersøområdet. For at kunne opfylde disse bestemmelser om en sikker transport til søs, hvad vi er meget interesserede i, er det en forudsætning at have klare regler for skibes indretning og udstyr.

Det andet formål med lovforslaget er at efterkomme de krav, som den tekniske udvikling stiller til skibene på det sikkerhedsmæssige område, både hvad angår transport-sikkerheden, og hvad angår arbejdspladssikkerheden.

Det er ligeledes værd at bemærke den rationelle måde, lovforslaget er udarbejdet på. Den nuværende lov om skibstilsyn indeholder en detaljeret beskrivelse af skibes indretning, medens det foreliggende lovforslag mere er en ramme for forskrifterne om skibes bygning m.v. De mere tekniske bestemmelser er i lovforslaget henlagt til administrativ fastsættelse. Vi finder, at denne rationalisering er hensigtsmæssig, og vi vil anbefale forslaget til velvillig udvalgsbehandling og hurtig vedtagelse.

Jens Peter Jensen (V):

Det foreliggende lovforslag indeholder jo en ret omfattende tekst, men den er efter mit skøn ganske godt ordnet, overskuelig. På en række punkter er lovteksten dog ikke fremstillet i et lynglimts klarhed – hvis jeg må bruge den vending – men det kan vel næppe være anderledes, når der som her er tale om en rammelovgivning, hvis udførelse i praksis må bero på en lang række nærmere forskrifter og bekendtgørelser. Jeg må medgive, at det nok er mest hensigtsmæssigt i det foreliggende tilfælde at benytte denne fremgangsmåde, som jeg forstår at man også i rederieringen er tilfreds med. Denne tilfredshed gælder også, at det i bemærkningerne til de relevante paragraffer siges, at de berørte parter skal høres.

Selv om de økonomiske forhold i almindelighed ikke taler for at øge statens udgifter, er det dog værd at overveje en henstilling fra Danmarks Rederiforening om, at statskassen udreder de fornødne beløb til dækning af udgifterne ved første fuldstændige syn af skibe, der bygges i udlandet eller indkøbes i

udlandet, og af hvilke syn foretages i udlandet. Efter lovforslaget skal sådanne udgifter betales af rederen, og det forhold synes jeg er egnet til en nærmere behandling i udvalget.

Her synes jeg også, at man skal søge nærmere opklaret, hvad der egentlig er ministerens intentioner ved at inddrage skibe under 20 BRT under lovgivningen. Det foreliggende lovforslag indeholder ikke en til den nuværende lovs § 6, stk. 2, svarende bestemmelse, hvorefter loven kan fraviges af direktøren for statens skibstilsyn for så vidt angår skibe af særlig bygning m.v., men af bemærkningerne til § 2 fremgår, at baggrunden herfor er, at de nævnte skibe er omfattet af de bredt formulerede principper, der angives i forslagens § 2. Jeg går ud fra, at ministeren kan bekræfte, at kommende detailforskrifter vil blive udformet med de nødvendige dispensationsbestemmelser.

Endelig har jeg noteret mig, at ministeren i bemærkningerne til §§ 25 og 26 varsler en senere ændring af sømandsloven. Efter mit skøn er der ingen grund til at ændre sømandsloven, for den giver jo allerede hjemmel til, at man kan udstede regler for så vidt angår arbejdsmiljøet til søs.

Jeg kan på venstres vegne anbefale forslaget til en velvillig udvalgsbehandling.

Henning Andersen (KF):

Dette lovforslag om skibes sikkerhed m.v. synes umiddelbart at indebære nogle forbedringer, nogle forenklinger, samt en lille lettelse i afgifterne for det erhverv, det angår, men også nogle stramminger på enkelte punkter, som synes knap så nødvendige.

Da dansk skibsfart er et betydningsfuldt erhverv og ikke mindst et meget valutaskabende erhverv, ønsker det konservative folkeparti at medvirke til, at dette vigtige erhverv får så gode muligheder at arbejde under som overhovedet muligt. Derfor finder vi det rigtigt, at lovforslaget indebærer nogle forenklinger og rationaliseringer til gavn for skibsfarten uden derved på nogen måde at tilside-sætte sikkerheden i øvrigt. Vi finder det hensigtsmæssigt, at lovforslaget indebærer, at statens skibstilsyn nu også skal kontrollere statens egne skibe, således at de privatejede og de statsejede bliver undergivet samme betingelser.

[Henning Andersen]

Udviklingen inden for skibsfart og skibsbygning er på mange måder i de senere år blevet meget avanceret. Derfor er det vigtigt, at loven giver mulighed for en smidigere tilpasning til de tekniske fremskridt og de internationale aftaler, som Danmark måtte tilslutte sig.

Som ved andre lovforslag ville det være rart på forhånd her ved førstebehandlingen at kende de implicerede parter konkrete mening om lovforslaget, selv om ministeren i sin skriftlige fremsættelse tilkendegiver, at de interesserede organisationer på de væsentlige punkter har tiltrådt forslaget.

Det konservative folkeparti kan tilsige lovforslaget en velvillig og en konstruktiv udvalgsbehandling.

Arentoft (FP):

Der er mange spændende ting i dette lovforslag. Vi kan vel alle i det høje ting hurtigt blive enige om, at skibes sikkerhed og dermed menneskelivs sikkerhed skal have højeste prioritet.

Jeg er også enig i, at visse forholdsregler til forebyggelse af forurening af havet er særdeles vigtige, men ligefrem at fremhæve dem på lige fod med sikkerhedshensynet, som det siges i fremsættelsen, synes jeg er lidt overdrevet. Sikkerheden for menneskeliv på søen må gå forud for alt andet.

Jeg har nogle bemærkninger, bl. a. til forslaget § 1, stk. 1, der omtaler danske skibe, bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe. Jeg mener, at en klar definition af udtrykket »danske skibe« samt regler for olie-boreplatforme bør gå ind i udvalgsarbejdet, for efter min mening må det være helt klart, hvem og hvad loven omfatter. Det er muligt, at loven skulle omfatte f. eks. de skibe, der er registreret i skibsregisteret, for selvfølgelig er det da klart, at loven hverken omfatter kajaker eller robåde, selv om de faktisk er fartøjer.

Der er for mig noget andet uklart i § 1, stk. 1, nemlig udtrykket »bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe«. Først vil jeg foreslå, at ordet »krigsskibe« ændres til »orlogsskibe«, som er den gængse betegnelse i dag, men det er en detalje. Af bemærkningerne fremgår det, at som troppetransportskibe betragtes skibe, der af regeringen eller efter regeringens bestemmelser eller med

dens samtykke anvendes til troppetransport. Nu har vi jo ikke deciderede troppetransportskibe i Danmark, men der er udpeget skibe, f. eks. færger, der kan indsættes som troppetransportskibe. Derfor er det et område, vi også er nødt til at kigge lidt på i udvalget.

Selv om fremskridtspartiet principielt ikke er tilhænger af for store ministerbemyndigelser, så vil det nok være hensigtsmæssigt, for ikke at skulle ændre loven med små mellemrum, at godtage §§ 2-8 i det store og hele. Dog kan jeg ikke lade være med at bemærke, at § 2 indledes med ordene »Ethvert skib skal være bygget og udstyret således, at menneskeliv på søen er sikret fuldt betryggende«. Jeg ved godt, at dette udtryk, »fuldt betryggende«, har vundet hævd, men hvis vi nu skal skrive lovteksterne, så de kan forstås af alle, så synes jeg, vi skal prøve at få rettet på det, for hvis det står fast og man skal følge loven, så er der faktisk ikke noget skib, der kan sejle efter lovens vedtagelse. Vi kan bare tænke på Grønlandsskibet »Hans Hedtoft«. Det var bygget »fuldt betryggende«, men alligevel forliste det på sin jomfrurejse.

I bemærkningerne til § 5 anføres bl. a. noget om de ansattes medindflydelse og medansvar for, at arbejdet sikkerheds- og sundhedsmæssigt er i orden. Det lyder da i og for sig ret uskyldigt, men der ligger vel ikke det skjult deri, at man vil fratage skibsføreren hans ret til at lede og fordele arbejdet? Man skal jo hele tiden tænke på, at der er tale om helt specielle forhold på et skib. Man kan lave lige så mange love, man vil, men når uvejret raser, så må der handles klogt, hurtigt og bestemt efter skibsførerens anvisninger, og der kan sågar blive tale om at se bort fra hviletidsregler og mange andre bestemmelser.

Vedrørende kapitel 3 om statens skibstilsyn vil jeg gerne tage spørgsmålet op om, hvorvidt vi overhovedet skal bibeholde statens skibstilsyn i dets nuværende udformning. Er tiden ikke rent faktisk løbet fra noget sådant? Vi lever jo ikke i salig Plimsolls tid, hvor de værste vrage kunne sejle rundt. I dag ligger tegning og bygning af skibe på et meget højt stade, og ingen reder ville drømme om at lade et skib sejle, uden at forsikringen var helt i orden. Spørgsmålet er derfor, om ikke statens skibstilsyn kunne reduceres til et kontor eller en afdeling under industri-

[Arentoft]

ministeriets søfartsafdeling, hvorefter man lader skibets hovedsyn foretage af forsikringsselskaberne sammen med skibsfører og maskinchef, faktisk på linje med de i lovforslagets bemærkninger nævnte periodiske fuldstændige syn samt udrustningssyn. Dette vil jeg gerne have drøftet i udvalget under den forudsætning, at det på ingen måde må gå ud over sikkerheden for menneskeliv til søs.

Ligeledes mener jeg, at de i § 12, punkt 2, nævnte delvise eftersyn af skibe, de såkaldte kontrolsyn, kunne overlades til forsikrings-selskab, skibsfører og maskinchef. Alle parter, også rederne, er lige interesserede i, at skibet er tip-top. Det samme mener jeg må gælde, når der sker anmeldelse som nævnt i lovforslagets § 14.

Vedrørende § 18, der omhandler nedsættelse af et tilbageholdelsesnævn, vil fremskridtspartiet i udvalget fremkomme med et forslag om, at man i stedet for et sådant tilbageholdelsesnævn udnytter de lokale retsinstanser, der hurtigt kan samles på stedet, og hvor man har eller skal have tilknyttet et antal personer med teknisk og nautisk viden.

Fremskridtspartiet kan gå ind for, at syn af skibe er gratis, som nævnt i § 20, stk. 1, i princippet, men naturligvis først og fremmest, såfremt syn foretages af forsikringsselskaberne sammen med skibsfører og maskinchef. Fremskridtspartiet finder det rigtigt, at skibstilsynsrådet også kan omfatte repræsentanter for andre erhverv med tilknytning til skibsfarten, hvad forslaget § 22 åbner mulighed for.

Sluttelig vil jeg gerne spørge industriministeren, hvorfor denne lov ikke skal gælde for Grønland. Jeg spørger, fordi vi lige har behandlet lovforslag nr. L 55 om, at lov om skibsfartens betryggelse også skal gælde for Grønland.

Som det fremgår af, hvad jeg har sagt, vil fremskridtspartiet gå både konstruktivt og aktivt ind i udvalgsarbejdet.

Formanden:

Inden jeg giver ordet til hr. Rahbæk Møller, skal jeg foretage en stilfærdig henvisning til forretningsordenens § 11, der siger: ved første behandling drøftes forslaget ud fra principielle synspunkter uden nærmere gennemgang af enkeltheder.

Rahbæk Møller (SF):

Jeg vil starte med at spørge formanden, om jeg må komme ind på et par enkeltheder, det har jeg forberedt mig på.

Socialistisk folkeparti kan støtte intentionerne bag forslaget, men må naturligvis tage forbehold over for forslaget enkeltheder, indtil de er blevet nøjere gennemgået under udvalgsarbejdet. Der er dog et par punkter, der i hvert fald bør ændres. Det drejer sig om § 18, der handler om tilbageholdelsesnævnet. Der tales her om, at de fire af nævnets medlemmer skal have teknisk eller nautisk sagkundskab. Denne formulering udelukker formodentlig, at det store flertal af søfarende kan blive repræsenteret i nævnet. Hvis denne fortolkning er rigtig, må formuleringen ændres.

Så er der § 14, stk. 2. Der tales her om, at industriministeren kan fastsætte regler om skibstilsynets samarbejde med andre offentlige myndigheder. Nu befinder de fleste skibe sig jo rundt omkring i verden, mens skibstilsynet befinder sig i Danmark, og det gør de fleste offentlige myndigheder også. Undtagelsen er selvfølgelig ambassader og konsulater, men de har ikke altid sagkyndigt personale. Til gengæld råder Sømandsforbundet over en række kontorer med sagkyndigt personale rundt omkring i verden. Det ville derfor være rimeligt at ændre lovforslaget, så skibstilsynet ud over at samarbejde med offentlige myndigheder havde mulighed for at samarbejde med faglige organisationer.

Endelig er der § 5. Der tales her om personale, der ikke er omfattet af arbejdsmiljøloven. Det rigtigste ville selvfølgelig være, at søfolk var omfattet af arbejdsmiljøloven.

Med disse bemærkninger skal jeg give til-sagn om et velvilligt udvalgsarbejde.

Janne Normann (RV):

Vi anser lovforslaget for at være en forenkling af reglerne om skibes sikkerhed, men vi vil gerne have udvalgsarbejde om det, da vi har en lang række spørgsmål til nogle af bemærkningerne, uden at jeg i dag skal komme ind på nogen som helst gennemgang af enkeltheder i disse spørgsmål. Men vi regner med, at vores foreløbige velvilje over for forslaget vil blive styrket under udvalgsarbejdet.

Birgith Mogensen (CD):

[Birgith Mogensen]

I anledning af industriministerens forslag til lov om skibes sikkerhed m. v. har jeg som ordfører for centrum-demokraterne følgende synspunkter at fremføre.

Det er bl. a. gennemførelsen af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, kaldet MARPOL, fra 1973, som foranlediger lovforslaget. CD må selvfølgelig i princippet være indforstået med, at regeringen fremkommer med forslag til den nødvendige følgelovgivning. Imidlertid giver det anledning til nogen betænkelighed, når man samtidig benytter anledningen til at gennemføre en meget vidtgående generel lovændring på det pågældende område. Denne betænkelighed er naturligvis særlig stærk, når den vidtgående generelle lovgivning udformes som en lov, hvor hver anden paragraf fremtræder som en bemyndigelsesparagraf.

CD har megen tillid til industriministerens person, men det ændrer ikke, at forhold, der principielt er et lovgivningsanliggende, nu i denne sag bliver gjort til forvaltningssspørgsmål. I nogen grad hjælper det, at der er givet et løfte om, at bemyndigelserne først bruges, når der er sket en høring af vedkommende erhvervsorganisationer. Dette ændrer dog ikke centrum-demokraternes principielle betænkelighed.

Erfaringen fra arbejdsmiljølovgivningen viser desværre, at bemyndigelser i nævnte lov har resulteret i ordninger og forskrifter, som næsten ikke er til at leve med. Man har det hovedindtryk, at arbejdsmiljølovgivningen i vidt omfang er udarbejdet med henblik på forholdene i en fabrik, forhold, som arbejdsministeriet og de under ministeriet arbejdende organisationer er velbekendt med. I praksis viser det sig så, at loven bliver påberåbt på helt andre områder og med konsekvenser, man ikke helt har kunnet overse. Centrumdemokraterne vil derfor foretrække en procedure, hvor man i samråd med interesserede organisationer tager stilling, efterhånden som problemerne reelt foreligger.

I øvrigt har jeg forstået det foreliggende lovforslag sådan, at denne lov reelt skal tjene som en arbejdsmiljølov for skibsdriften i det omfang, den hidtidige arbejdsmiljølov ikke har fundet anvendelse. Der vil i konsekvens heraf ske ændringer i sømandsloven.

Centrumdemokraterne vil rejse det spørgsmål, hvorvidt formålet med skibssikkerhedsloven ikke bedre kunne være vareta-

get ved i højere grad at satse på uddannelse, f. eks. ved at fremme gennemførelse af konventionen om uddannelse af søfolk. CD vil gerne høre de nærmere begrundelser herfor.

Jeg vil i øvrigt ikke undlade at fremhæve, at der i denne sag måske godt kan sættes et spørgsmålstegn ved, i hvor høj grad søfartserhvervet er interesseret i at forcere ratifikationen af forureningskonventionen MARPOL og de efterfølgende 2 protokoller, da en del skibe, som man ellers har levet ganske godt med, kommer i klemme, hvis der ikke bliver en fornøden overgangsperiode.

Endelig skal jeg pege på et mindre spørgsmål. Det fremgår af lovforslaget, at rederier ved bygning af skib i udlandet i et vist omfang skal afholde udgifterne ved de danske myndigheders kontroleftersyn på stedet. Da tilsynet er offentligt foreskrevet og stort set betalt af det offentlige, er det vel et spørgsmål, om man i disse tilfælde bør gøre undtagelser fra hovedreglen.

Alt i alt er CD parat til at medvirke positivt, men ønsker altså en række forhold nærmere belyst og vurderet under udvalgsarbejdet.

Alfred Hansen (DR):

Retsforbundet er enig med ministeren i, at der er sket meget på skibsområdet, siden den gældende lov blev vedtaget, og der er derfor mange gode grunde til at revidere den. Vi er også enige i, at man bør have et ansvar for at modvirke forurening af havet. Vi har naturligvis som et industrisamfund et stort ansvar for naturen i det hele taget, og her er det jo først og fremmest havet, det drejer sig om.

I den forbindelse vil jeg godt rejse spørgsmålet, om ikke det er lidt inkonsekvent, at man her forsøger at udfolde store bestræbelser for at bekæmpe forureningen af havet, samtidig med at man ikke kan gøre noget som helst – i hvert fald tyder de tidligere udtalelser fra regeringen herpå – med hensyn til at gøre lods obligatorisk.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren, hvis ikke den internationale konvention af 1857 havde eksisteret, da ville have taget initiativ til at gøre lods obligatorisk. Jeg finder, at konsekvenserne af de skader, der kan opstå ved, at skibe – normalt vel nok af anden nationalitet end dansk – i danske far-

[Alfred Hansen]

vande støder sammen, med hensyn til forurening af havet er langt større end konsekvenserne af de skader, der måske kan opstå som følge af de ting, vi her forsøger at rette op på.

Det, at man har skrevet under på en international konvention af så gammel dato, føler jeg ikke bør foranledige, at regeringen sidder med hænderne i skødet og siger: ja det er bare ærgerligt, vi ville ellers gerne have ændret det, men det lader sig ikke gøre. Jeg mener, at man fra regeringens side må tage initiativ til en ændring af de eksisterende forhold. Det er også et ansvar, som man har påtaget sig ved at skrive under på en sådan konvention.

Jeg skal derfor spørge, om ministeren ville have været positivt stemt over for en obligatorisk lodsordning, hvis ikke denne konvention havde eksisteret, og i forlængelse heraf, om ministeren vil tage initiativ til at søge denne konvention ændret, så Danmark suverænt kan afgøre, om de skibe, der passerer og sejler i danske farvande, skal have lods om bord.

Vi er også i retsforbundet af den opfattelse, at det er skadevolderen, der til enhver tid skal betale den fulde erstatning for den forurening og den ødelæggelse, som vedkommande forårsager.

Jeg skal blot lige til sidst nævne § 20, hvori der står, at syn af skibe er gratis. Jeg ved ikke, om begrundelsen er, at det er lovbealet, at man har dette syn, ellers vil jeg gerne spørge ministeren, hvad begrundelsen er for, at det skal være gratis, for der er jo ikke megen overensstemmelse mellem dette forhold og så det forhold, at udgifterne til syn af biler betales af bilejeren. Det er ligesom lidt svært at se logikken i disse to modstridende ordninger.

Industriministeren (Erling Jensen):

Jeg skal takke for en meget velvillig behandling af dette ganske omfattende og jo ikke helt traditionelt opbyggede lovforslag. Jeg skal vel især takke hovedparten af ordførerne for deres meget positive modtagelse af, at vi har skønnet det nødvendigt at opbygge denne lov som en rammelov. Det er efter min bedste opfattelse nødvendigt, fordi de tekniske forhold ændrer sig så overordentlig hurtigt, at vi alt for ofte ville komme bagud,

at vi ville have alt for vanskeligt ved at indrette os under skiftende vilkår, også alt for vanskeligt ved at leve op til andre landes accept af ændringer i udviklingen, hvis ikke vi fik loven gennemført som en rammelov.

Jeg skal til hr. Jens Peter Jensen sige, at det ikke er min hensigt at gå ind for, at synet i udlandet bliver gratis. Jeg skal blot erindre om, at det, vi taler om, er, at man betaler rejseudgifterne. Det tror jeg fortsat er nødvendigt. Jeg tror, hr. Jens Peter Jensen i øvrigt har accepteret, at der er tale om – både af rationaliseringsgrunde og af andre grunde – nogle begrænsede lettelser af økonomisk art i øvrigt for skibsfartserhvervet, som jeg tror hr. Jens Peter Jensen deler interessen for.

Det er nok først og fremmest formuleringsændringer, der får hr. Jens Peter Jensen til at spørge om situationen for skibe under 20 BRT. I praksis vil der næppe blive nævneværdig forandring på disses situation.

Endelig skal jeg bekræfte, at der fortsat vil være mulighed for at give den nødvendige dispensation til skibe af særlig konstruktion.

Hr. Arentoft havde en række betragtninger, som jeg forstod at hr. Arentoft var indstillet på at vi skulle diskutere i udvalget, og det er jeg helt indforstået med. Jeg tror, at vi bl. a. allerede ved eksisterende praksis vil kunne afklare en række af de spørgsmål, som hr. Arentoft har stillet.

Når hr. Arentoft ønsker et andet ord i stedet for »krigsskibe«, skal jeg for en sikkerheds skyld sige, at det ikke er min interesse for krigstilstande eller krigssituationer, der har fået ministeriet til at bruge udtrykket. Jeg overvejer gerne sammen med andre sagskynige, om vi kan finde et mere afdæmpet udtryk, hvis det skulle være muligt.

Jeg vil godt have lov til at sige, at når hr. Arentoft i næsten samme sætning vil ophæve statens skibstilsyn, men ikke under nogen omstændigheder vil acceptere noget, der går ud over sikkerheden til søs, så tror jeg, at jeg kan dokumentere for hr. Arentoft under udvalgsarbejdet, at det ville være en selvmodsigelse. Jeg kan allerede nu sige, at jeg anser det for meget væsentligt, at skibstilsynet bibeholdes og får de opgaver, der er beskrevet her.

Hr. Arentoft spørger, hvorfor vi ikke allerede nu sætter lovgivningen i kraft for Grønland. Det fremgår af de sidste bemærkninger

[Industriministeren]

til lovforslaget, at det gør vi ikke, fordi vi erkender, at der eksisterer visse særlige forhold i Grønland, der nok skal tilgodeses, og så naturligvis fordi vi har et hjemmestyre i Grønland, som vi ønsker i fuldt omfang skal inddrages i overvejelser om lovgivning, der skal finde anvendelse i grønlandske farvande.

Hr. Rahbæk Møller spurgte mig, om der var mulighed for, at søfarende kunne blive medlemmer af tilbageholdelsesnævnet. Svaret er ja. Han spurgte mig også, om vi havde tanker om i udlandet at samarbejde med andet end offentlige myndigheder. Svaret er nej.

Hr. Rahbæk Møller stillede også spørgsmål vedrørende arbejdsmiljøloven, og jeg kan vel besvare både hans spørgsmål og spørgsmålet fra CDs repræsentant om samme sag ved at sige, at vi mener, at vi gennem denne lov med skyldig hensyntagen til søens forhold søger at gennemføre arbejdsmiljølovens intentioner.

Jeg har besvaret spørgsmålet fra CDs repræsentant om rammeloven. Jeg er glad for, at både hr. Jens Peter Jensen og CDs repræsentant peger på, at det er understreget, at de berørte parter vil blive inddraget dér, hvor vi udnytter disse rammer.

Jeg skal endelig til hr. Alfred Hansen vedrørende hans specielle spørgsmål om lods om bord sige, at vi arbejder med dette spørgsmål uafbrudt, at der er sket meget betydelige forbedringer i lodsningssituationen på det seneste, og at det er min vurdering, at der kan ske yderligere forbedringer. Jeg finder det magtpåliggende, at disse forbedringer sker inden for det internationale samarbejde, vi deltager i. Vi ønsker på enhver måde at nå frem til ordninger, som, dér hvor faren er særlig stor, skaber den bedst mulige trafik gennem de danske farvande, i det omfang vi skønner, at det er særlig værdifuldt, ved i videst muligt omfang at skabe ordninger, hvor lodsning er mulig.

Arentoft (FP):

Jeg vil gerne takke industriministeren for flere af svarene og især tilsagnet om, at vi kan behandle mange af tingene i udvalget; det er jeg sikker på at vi kan.

Med hensyn til ordet »krigsskibe« er der formentlig sket det, at man har siddet med

den gamle lov i hånden, og så har man bare ført udtrykket over. Den nye betegnelse og den, man anvender overalt, er »orlogsskibe«, så det er formentlig den, jeg vil foreslå.

Jeg sagde ikke, at man skulle ophæve statens skibstilsyn, men at man skulle gøre det til en afdeling under industriministeriets søfartsafdeling eller et kontor, hvor man kan lægge rammerne osv., osv. Det, jeg mente, var, at man skulle lade forsikringsselskaberne gå ind. Jeg understregede også, at redere, forsikringsselskaber, skibsførere osv., alle søfolk – den slags, der er interesserede i søfarten – først og fremmest er interesserede i, at de skibe, der sejler, er tiptopudstyrede og er så betryggende som overhovedet muligt. Selvfølgelig har jeg ikke sat sikkerheden for menneskeliv til søs længere ned i rækkefølgen. Jeg mener oven i købet, at jeg understregede to gange i mit første indlæg, at sikkerheden for menneskeliv går først.

Med hensyn til, om denne lov skulle gælde for Grønland, kunne man så ikke tænke sig, at man hurtigst muligt forelagde forslaget for Grønlands hjemmestyre og fik at vide, om de gerne ville have det vedtaget for Grønland, således at vi ikke skal have en ny arbejdsgang, når det til sin tid skal vedtages for Grønland?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
 vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ove Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om statsgaranti for driftslån til håndværks- og mindre industrivirksomheder.

(Lovforslag nr. L 73. Fremsat 5/12 79).