

[Undervisnings- og forskningsministeren]

deltagelse i Eureka, hvor Danmark netop har haft formandskabet. Endelig kan Danmark spille en rolle som brobygger for i EF at fremme samarbejdet mellem det europæiske og det nordiske.

### *EF's nye rammeprogram*

Når de økonomiske grænser falder i Europa i begyndelsen af 1990'erne, vil produkternes forskningsindhold blive vigtig for konkurrenceevnen. Der vil samtidig blive bedre muligheder for at få råd til at forske. Det indre marked skaber mulighed for at afsætte teknologisk avancerede varer på et stort marked og gør det dermed lettere at afskrive udgifterne til forskning og udvikling. Samtidig vil det bane vejen for, at Danmark kan få flere store virksomheder.

Med den Europæiske Fælles Akt blev forskning og teknologisk udvikling indføjet i EF-traktaten og blev dermed fastslået som et centralt mål for Fællesskabets virke.

Under det danske formandskab fik EF vedtaget det nye rammeprogram for forskningen i årene 1987-91 på 51 mia. kr. Dermed er forudsætningerne til stede for, at danske institutter og virksomheder kan indgå i et aktivt samarbejde med andre europæere.

Det danske udbytte af EF-forsknings-samarbejdet har hidtil været yderst tilfredsstillende. I perioden 1983-86 fik vi ca. 3½ pct. af forskningskontrakterne; Danmarks bidrag til EF's samlede budget er på ca. 2 pct.

EF-landene er enige om, at forskningsniveauet og den kreative kapacitet ikke er ringere i Europa end hos vore vigtigste konkurrenter. Men man har i Europa ikke været tilstrækkelig opmærksom på problemerne ved overgangen fra videnskabelig forskning til teknologisk udvikling og videre til markedsføring af et produkt. Det vil EF's forskningsprogram gøre noget ved. Institutter og virksomheder i forskellige medlemslande lærer gennem rammeprogrammet at arbejde sammen.

### *Hovedproblemet*

Det største problem i dansk forskningspolitik er, at virksomhederne forsøger for lidt. Det er af stor betydning for konkurrenceevnen, at omkostningsniveauet holdes i ro, men i det lange løb er det ikke nok. Det er ikke realistisk at ven-

te, at vi kan komme til at producere billigere end f.eks. de nyindustrialiserede lande, som har lavere lønomkostninger. Vor eksport skal bl.a. bygge på, at danske varer er attraktive på grund af deres høje forskningsindhold, at de tilbyder sofistikerede løsninger.

Det kan være fristende at lægge sig op ad de mest succesrige konkurrenter, når man skal satse på forskningen. Det er imidlertid ikke altid klogest at kaste sig over de mest populære områder. I stedet er det værd at analysere, i hvilke sektorer vi har særlige forudsætninger. Der er adskillige områder, hvor vi i kraft af den danske samfundsudvikling har høstet bred erfaring, og det er på områder som disse, vi skal søge vækstmulighederne.

Regering og Folketing har gennem den offentlige forskningspolitik og erhvervspolitikken skabt forudsætningerne for en større samlet forskningsindsats på et højt kvalitetsniveau. Nu er det op til den private sektor at udnytte mulighederne, at tænke langsigtet og afsætte en større del af indtjeningen til forskning og udvikling.

*Redegørelse af 13/12 88 om arbejdsmiljø for søfolk, fiskere og forhyrede på olieborerplatforme.*  
(Redegørelse nr. R 10).

### **Industriministeren (Nils Wilhjelm):**

Den 27. maj 1987 vedtog Folketinget en motiveret dagsorden, nr. D 60, som pålagde regeringen at foranstalte en undersøgelse af årsagerne til de mange arbejdsulykker og dødsfald til søs samt inden den 31. december 1988 at fremkomme med en redegørelse til sikring af et bedre arbejdsmiljø for søfolk, fiskere og forhyrede på olieborerplatforme.

Da arbejdsmiljøregler for forhyrede på olieborerplatforme er energiministerens område, når de ikke er under flytning, vil jeg efter aftale med energiministeren også omtale disse regler.

Under debatten i Folketinget redegjorde jeg for, at arbejdsmiljø til søs omfatter sikkerhed, sundhed og trivsel for de ansatte. Jeg havde endvidere lejlighed til at redegøre for det lovgrundlag, der regulerer arbejdsmiljøet til søs – først og fremmest lov om skibes sikkerhed m.v.

Under debatten omtaltes også planerne om en sammenlægning af de daværende seks søfartsinstitutioner – under Industriministeriets ressortområde – til én styrelse. Denne sammen-

## [Industriministeren]

lægning er nu gennemført og har muliggjort en bedre koordination af initiativer inden for uddannelse, byggeforskrifter og operationelle regler, ligesom viden og indhøstede erfaringer umiddelbart vil komme alle relevante instanser i hænde til gavn for det samlede arbejdsmiljø i skibene.

De direkte beskæftigede inden for søfart omfatter i henhold til foreliggende statistiske oplysninger ca. 10.500 personer i udenrigsfart, ca. 5.500 i indenrigsfærgefart og offshorevirksomhed samt ca. 9.000 fiskere.

For at gøre det muligt at undersøge årsagerne til arbejdsulykker og dødsfald til søs er der med virkning fra 1. februar 1988 i lighed med forholdene i land gennemført en anmeldelsespligt for alle ulykker til søs, der medfører uarbejdsdygtighed ud over den dag, ulykken sker. Anmeldelserne skal ske til Søfartsstyrelsen.

I perioden 1. februar til 15. oktober 1988 er der indsendt 633 anmeldelser. Anmeldelserne fordeler sig med 219 fra handelsskibe, 269 fra færger, 121 fra fiskeskibe og 24 fra andre skibe. Ni anmeldelser vedrørte dødsfald. Heraf vedrørte 3 dødsfald et forlis af et fiskerfartøj og 5 dødsfald et forlis af et handelsskib.

De indkomne anmeldelser bearbejdes af en gruppe sagkyndige, heriblandt en arbejdsmedicinere. Der er imidlertid en så stor spredning i ulykkesarter og -årsager, at det foreliggende materiale endnu ikke er tilstrækkelig omfattende til at danne grundlag for en anvendelig statistisk behandling.

En relevant sammenligning med forholdene i andre erhverv er derfor endnu ikke mulig. I øvrigt må det i den forbindelse bemærkes, at de særlige forhold til søs medfører, at visse ulykker kun forekommer i disse erhverv og ikke i land. Som eksempel kan nævnes, at mange ulykker som den egentlige årsag har skibets bevægelse i søen.

I løbet af 1989 forventes Søfartsstyrelsen med passende mellemrum at kunne offentliggøre opgørelser over ulykkestilfældene. Denne statistik vil indgå i styrelsens løbende overvejelser om ændringer i regelsættene med henblik på at mindske risikoen for arbejdsulykker. Disse ændringer kunne omfatte både skibes fysiske indretning og udstyr og indholdet af de maritime uddannelser, ligesom der ville kunne blive tale om at udsende nye vejledninger til de søfarende.

Da anmeldelsesordningen blev etableret, gennemførte Søfartsstyrelsen i fagblade og ved udsendelse af materiale en oplysningskampagne om de nye regler. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at der fortsat – ikke mindst i skibe med små besætninger og uden en større rederiorganisation – kan være ukendskab til reglerne. Styrelsen vil derfor i begyndelsen af 1989, når ordningen har været i kraft i et år, gennemføre en ny oplysningskampagne specielt rettet mod disse skibe.

Som jeg nævnte i min redegørelse i forbindelse med debatten i Folketinget i 1987, har regeringens igennem en årrække arbejdet for at sikre et bedre arbejdsmiljø til søs. Regeludstedelse og løbende syn i skibe for at kontrollere overholdelse af gældende forskrifter er såvel som uddannelse væsentlige elementer i dette arbejde. Som eksempler på initiativer siden folketingsdebatten kan anføres følgende:

I sommeren 1988 gennemførte Søfartsstyrelsen en særlig undersøgelse om bord på danske skibe af, hvilke kemikalier der anvendtes og hvordan. Undersøgelsen var tilrettelagt som en stikprøve på ca. 100 skibe udvalgt således, at alle skibstyper var omfattet. For tiden arbejder styrelsen med en statistisk bearbejdelse af resultaterne, som forventes at blive offentliggjort i foråret 1989, og Søfartsstyrelsen har udarbejdet en teknisk forskrift om skibsmalerarbejde.

I forbindelse med kemikalieundersøgelsen undersøgte Søfartsstyrelsen samtidig, om de enkelte skibe opfyldte de i 1987 gennemførte nye regler for sikkerhedsorganisation. Da det viste sig, at den påbudte sikkerhedsorganisation manglede i en del skibe, har Søfartsstyrelsen i sine Meddelelser indskærpet kravet om etablering af sikkerhedsorganisation om bord i skibe.

Efter drøftelser med erhvervet har Styrelsen gennemført særlige sikkerhedskurser for fiskere om bord på øvelsesskibet »Lars A. Kruse«. Der blev tilbudt 2 typer kurser af 1 dags varighed, hvor det ene omhandlede brug af redningsudstyr og det andet almindelig arbejdsikkerhed. Der var praktisk talt kun søgning til kurserne om redningsudstyr.

Disse kurser har været afholdt i de større fiskerihavne i løbet af sommeren 1988 og har været søgt af 378 fiskere. Uanset at kurset især var tænkt som et tilbud til unge med ingen eller kun lidt erfaring til søs, har det vist sig, at fiskeskibe-

## [Industriministeren]

pere ofte har deltaget med hele deres besætning.

En fortsættelse af disse kurser i 1989 vil blive drøftet med erhvervet. Jeg vil i øvrigt tage skridt til, at der i løbet af foråret 1989 indledes drøftelser med fiskerierhvervets parter med henblik på, om der skal gennemføres en obligatorisk grunduddannelse for fiskere.

Uddannelsen på de eksisterende erhvervsfaglige grundkurser og afslutningskurser omfatter i høj grad undgåelse af arbejdsulykker m.v. Med virkning fra 1. august 1988 er de erhvervsfaglige afslutningskurser forøget fra 10 til 13 uger, hvilket har muliggjort en intensivning af undervisningen i arbejdsmiljø.

For navigations- og skipperskolernes vedkommende er der igangsat arbejde med ændring af undervisningsplanerne med det formål at gøre en forstærket indsats for at sikre kommende arbejdsledere en større viden om arbejdsmiljøproblemer og især gøre en holdningsbearbejdende indsats, så man om bord bliver endnu mere opmærksom på miljøproblemer og dermed føler et større ansvar for deres løsning.

For maskinmesteruddannelsens vedkommende vil der på tilsvarende måde ved de løbende revisioner af undervisningsplanerne ske en yderligere understregning af maskinmestres ansvar som arbejdsledere for et godt og sikkert arbejdsmiljø.

Endvidere vil Søfartsstyrelsen søge at etablere et efteruddannelseskursus i arbejdsmiljø for skibsofficere og fiskeskippere.

Søfartsstyrelsen har udarbejdet en pjece om arbejdsmiljø i handelsskibe for at henlede opmærksomheden på de steder og situationer, der er særlig farlige. Pjecen vil blive udsendt til samtlige handelsskibe i indøværende år.

Søfartsstyrelsen har planlagt at udsende en tilsvarende pjece om forholdene i fiskeskibe. Pjecen forventes udsendt i begyndelsen af 1989.

Søfartsstyrelsen har etableret en søfartsmedicinsk enhed, der er ved at opbygge en arbejdsmedicinsk viden, og som blandt andet har til opgave at følge og gøre sig bekendt med relevante undersøgelser, der foretages dels her i landet, dels i andre lande og f.eks. i EF. Derudover foretager enheden selvstændige undersøgelser af ikke allerede analyseret materiale om arbejdsulykker. Det er herfra, den arbejdsme-

dicinske sagkundskab hentes til gennemgang af de indkomne anmeldelser om ulykker til søs.

Ved lov nr. 220 af 13. april 1988 blev velfærdsafgiften med virkning fra 1. januar 1989 forhøjet fra kr. 1,20 til kr. 2,00 pr. hyredag for at fastholde det hidtidige aktivitetsniveau for velfærdsforanstaltningerne for de ansatte i handelsflåden. Jeg ved naturligvis godt, at velfærdsforanstaltninger ikke kan være andet end en ringe erstatning for samlivet med familie og venner. Men det er nu engang en side af livet til søs at være langt væk fra familie og venner.

Søfartsstyrelsen moderniserer løbende reglerne for skibes indretning og udstyr. Ligeledes vil styrelsen fortsætte oplysningsvirksomheden blandt andet ved pjecer og videooptagelser, som dels skal indgå i de eksisterende uddannelser og dels udsendes til brug i såvel handelsskibe som fiskeskibe.

Det fremgår af debatten omkring dagsordensforslaget, at boreplatformene, der i forbindelse med efterforskning og indvinding af råstoffer fra undergrunden under havbunden hører under Energiministeriets ressort, er medtaget, fordi disse under bugsering og forsejling hører under Industriministeriet.

Af hensyn til helhedsindtrykket på dette område skal jeg dog kort redegøre for arbejdet med sikkerhed og arbejdsmiljø generelt for havanlæg.

Regelarbejdet med sikkerhed og arbejdsmiljø på havanlægsområdet er siden vedtagelsen af havanlægsloven i 1981 foregået i et tæt samarbejde mellem myndighederne og arbejdsmarkedets parter. Med udstedelse af hovedbekendtgørelsen i november 1987 er en række centrale sikkerhedsforhold for såvel faste som flytbare havanlæg lagt i faste rammer. Det gælder blandt andet krav til arbejdets udførelse, mandskabets uddannelse, hvile- og friperioder samt spørgsmålet om sikkerhedsorganisation, lægeundersøgelser og anmeldelse af arbejdsulykker på havanlæg. Hertil kommer overordnede principper og målsætninger for tilsynet, blandt andet i form af en videreudvikling af egenkontrollsystemet, hvorefter operatøren af et havanlæg gennem systematiske og kontrollerbare tiltag skal sikre, at lovgivningens krav til sikkerhed og arbejdsmiljø er overholdt.

Det øvrige detailreguleringsarbejde vedrørende sikkerhed og arbejdsmiljø på havanlægsområdet er i samarbejde med arbejdsmarke-

**[Industriministeren]**

dets parter prioriteret i overensstemmelse med årlige planer, der efter behandling i det særlige koordinationsudvalg, hvor både myndigheder og arbejdsmarkedets parter er repræsenteret, forelægges energiministeren til godkendelse.

Havanlæg i den danske sektor har kun været berørt af ganske få arbejdsulykker af alvorlig karakter. Ifølge Energistyrelsens ulykkesstatistik blev der i 1987 anmeldt i alt 82 arbejdsulykker fordelt med 18 på flytbare og 64 på faste havanlæg, heraf ingen dødsulykker eller alvorlige arbejdsulykker.

Energistyrelsens statistiske materiale over anmeldte arbejdsulykker viser, at ulykkesfrekvensen på havanlæg ligger betydelig under ulykkesfrekvensen for sammenlignelige grupper af erhvervsaktive på land.

Jeg skal for god ordens skyld også nævne, at Energistyrelsen naturligvis nøje har vurderet den engelske myndighedsrapport om katastrofen på den engelske produktionsplatform Piper Alpha.

Det er Energistyrelsens foreløbige vurdering, at årsagerne til ulykken ikke peger på et behov for væsentlige ændringer på dansk område.

Energistyrelsen vil dog ikke udelukke, at en nærmere gennemgang kan vise behov for mindre ændringer.

Ud over en videreførelse af allerede igangsatte og planlagte aktiviteter synes der ikke umiddelbart behov for yderligere arbejdsmiljømæssige initiativer på havanlægsområdet.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Markedsudvalget* (8/12 88):

Udtræder: Rosing (S)

Nyt medl.: Arne Jensen (S)

*Markedsudvalget* (9/12 88):

Udtræder: Ole Espersen (S)

Ny stedf.: Stavad (S)

*Uddannelsesudvalget* (9/12 88):

Udtræder: Pia Dahl (FP)

Nyt medl.: Mogens Elvensø (FP)

*Erhvervsudvalget* (9/12 88):

Udtræder: Pia Dahl (FP)

Nyt medl.: Hugo Holm (FP)

*Uddannelsesudvalget* (9/12 88):

Udtræder: Helge Sander (V)

Nyt medl.: Povl Brøndsted (V)

Udtræder: Else Winther Andersen (V)

Ny stedf.: Helge Sander (V)

*Uddannelsesudvalget* (12/12 88):

Udtræder: Mogens Elvensø (FP)

Nyt medl.: Pia Dahl (FP)

*Markedsudvalget* (12/12 88):

Udtræder: Arne Jensen (S)

Nyt medl.: Rosing (S)

Udtræder: Stavad (S)

Ny stedf.: Ole Espersen (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 14. december 1988, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 22.10

***Meddelelser fra formanden:***

**Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Der er ikke mere at foretage i dette møde.