

[Erling Olsen]

der i enhver beretning er det, der hedder managements, discussion and analysis, hvor man prøver at se, hvordan det fremadrettet ser ud. F.eks. har vi visse danske virksomheder, hvis aktier også er på den amerikanske børs, og de følger disse retningslinier.

Det, vi navnlig var interesseret i, var at få en fornemmelse af, hvilke risici man er ude i, sådan at man har en fornemmelse af med disse analyser, f.eks. at et forsikringselskab havde så stor en del af sin portefølje anbragt i andre, forholdsvis få andre selskaber, at de blev overordentlig følsomme for, hvorledes aktiekurserne her udviklede sig.

Endvidere må vi nok sige, at selve dette her med at få aktiverne inddelt i risikoklasser synes vi er meget, meget vigtigt. Når de finansielle institutioner går ned, er det jo også i stort omfang, fordi deres kunder går ned, og vi har allerede – når det drejer sig om lovgivningen om soliditetskrav osv. for pengeinstitutterne – sagt, at det vejer vi efter ikke passivisiden, men aktivisiden, og at få en fornemmelse af det synes vi ville være rart.

Men jeg må sige, at jeg er glad for den debat, vi har haft her i dag. Jeg er glad for, at ministeren kommer med nogle lovforslag, og så må vi fortsætte debatten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning 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:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 12:

Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v.

Af industriministeren (Anne Birgitte Lundholt).

(Fremsat 7/10 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Poul Andersen (S):

Dette lovforslag med ændringer af den bestående lov om skibes sikkerhed omhandlende Arbejds miljørådet og arbejdsmiljøtjenester har været lang tid undervejs, for lang tid efter vores opfattelse. Allerede i 1990 blev ministeren bedt om at komme med et sådant initiativ. I foråret blev ønsket gentaget under behandlingen af B 76 om ansvar for redere af færger, handelsskibe og fiskerfartøjer. Forslaget kommer kun til at gælde for handelsflåden og ikke for fiskerflåden med baggrund i de forskellige arbejdsvilkår i de to flåder og i overensstemmelse med erhvervets organisationers ønsker.

Det vil derfor tjene alles interesser, at loven for fiskerierhvervet har samme tilslutning fra organisationerne, og at den bliver givet snarest muligt, så vi her i Folketinget kan bringe vilkårene i orden for alle søfarende. Søfarende har efter vores opfattelse krav på, at deres sundhed og sikkerhed varetages på en forsvarlig måde. Forslaget rummer denne mulighed, og vi vil fra Socialdemokratiets side anbefale forslaget til vedtagelse samt medvirke til en hurtig behandling i udvalget, så loven hurtigst muligt kan udmøntes til gavn for de søfarende.

Kai Dige Bach (KF):

Vi har efterhånden beskæftiget os med arbejdsmiljø og arbejdsmiljøindsats generelt i mange år her i landet, og værdien af et ordentligt arbejdsmiljø er vi alle blevet meget opmærksomme på. Det falder derfor også naturligt med et lovforslag vedrørende en arbejdsmiljømæssig indsats for søfarende, der arbejder på danske skibe.

Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig det forslag, som industriministeren har fremsat. Vi finder det rigtigt, at sundhed og sikkerhed for de ansatte fremmes, og at der også forebyggende gøres en indsats for, at ansatte på skibe kan føle sig fysisk og psykisk sikrede mod skader som følge af dårligt arbejdsmiljø.

Det er altid rigtigt at inddrage de mennesker, som har viden om en sag eller et erhverv, i de opgaver, der skal løses. Derfor ser vi det også som noget positivt, at – som det hedder i bemærkningerne – erhvervet skal have den

[Kai Dige Bach]

størst mulige indflydelse på den arbejdsmiljø-mæssige indsats, der ydes af Arbejdsmiljøråd og arbejdsmiljøtjenester.

Med hensyn til ansvaret for oplysninger om skibes ladninger og straffen for at give urigtige oplysninger eller ikke at have emballeret gods forsvarligt er det positivt, at vi nu ifølge det foreslåede fastsætter regler for afsenders pligter og strafansvar i forbindelse med transport til søs. I dag sendes en stor mængde gods i lukkede containere. Derfor mener jeg, at det er rigtigt, at de, der har en faktisk viden om godset, også får ansvaret og kan straffes, hvis de ikke lever op til deres forpligtelser.

Udvidelsen af strafferammen kan vi også tilslutte os.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan tilslutte sig lovforslaget. Vi synes, som det allerede er nævnt, at det selvfølgelig er af meget stor betydning, at sundhed og sikkerhed i høj grad fremmes. Men det er også rigtigt, at hvis det er sådan, at man skulle gennemføre de ting gældende også for fiskeriet i samme omfang som for søfarende i almindelighed, så ville man i stort omfang også komme til at stoppe dele af fiskeriet, idet hele strukturen og arbejdsgangen i fiskeriet ikke ville kunne indordne sig under alle mulige bestemmelser, og det er vel også derfor, at fiskeriorganisationerne har været betænkelige.

Men Venstre kan tilslutte sig lovforslaget, sådan som ministeren har fremsat det.

Tommy Dinesen (SF):

Det er jo rart at høre de mange pæne ord, der her falder, for jeg kom til at se tilbage i nogle af de forhandlinger, der har været, og allerede i 1982-83 stillede SF forslag om, at arbejdsmiljøloven skulle gælde for søfolk. Så det er jo rart, at der er sket noget. Hr. Svend Heiselberg har så også lært noget. Han var den eneste af de tilstedeværende ordførere, der var ordfører på daværende tidspunkt.

Jeg vil ikke sige ret meget om det med arbejdsmiljøtjenesten og Arbejdsmiljørådet. Jeg har deltaget i nogle møder, og alle organisationerne er enige i det her. Det er jo i hvert fald rart.

Jeg vil så godt sige noget om den måde, man laver lovgivning på i Folketinget, for det ærgerrer mig lidt, at man i 1985-86 fik en sag med

Sønderborg Yachtværft, hvor der var 13 hjerne-skadede, tror jeg det var. Og med baggrund i den sag fandt man så ud af, at der ikke var nogen lovgivning, hvorefter man kunne få straffet dem, der ejede værftet. Man lavede hurtigt en lovgivning på det her område. Alle bakkede det op, og der er nu en strafferamme op til et år.

På daværende tidspunkt spurgte jeg, om ikke det var rigtigst, hvis det samme gjaldt for skibsredere. Det var der ikke flertal for på daværende tidspunkt. Så sker der en større ulykke, og så er Folketinget forholdsvis hurtigt. Jeg siger tak, fordi man bakkede op om det beslutningsforslag, der var i sidste samling. Og ministeren skal have tak for, at hun har fremmet det her forslag. Men jeg synes, det er lidt ærgerligt, at der gang på gang skal ske nogle ulykker, før Folketinget tager sig sammen til at lave en lovgivning. Og jeg må nok sige, at når jeg hører eller læser de referater for øjeblikket, der er om rederne af »Scandinavian Star«, så føler jeg ærlig talt – ja, jeg ved ikke, hvad jeg skal bruge af ord – at det er fantastisk, at man kan opleve, at det er sådan. Og derfor ærgrer det mig noget, at SF ikke fremsatte det her forslag noget før, således at der havde været nogle helt klare bestemmelser i lovgivningen, som kunne have taget højde for den retssag, der kører nu.

Når vi ikke fremsatte det, var det bl.a., fordi jeg fik en skrivelse fra en advokat, der ville anklage mig for bagvaskelse i den her sag. Og da det er en sag, der er ømtålelig, så ventede vi altså, til der lå nogle anklager mod rederne.

Jeg synes, det er godt, at ministeren har taget arbejdsmiljølovens straffebestemmelser med, hvori der bl.a. står, at man kan fratage en arbejdsgiver – og det bliver så i fremtiden også en reder – retten til at drive rederivirksomhed, samt at der er fængsel i op til to år. Det er i hvert fald et fremskridt. Ikke bare, fordi man skal sætte folk i fængsel. Men jeg synes, at det har præventiv virkning, og jeg synes, det er godt, at det her forslag nu kommer til at gælde for de fleste arbejdsgivere her i landet.

Kim Behnke (FP):

Da Fremskridtspartiets ordfører, fru Annette Just, er forhindret af andet arbejde, så skal jeg kort meddele, at vi i Fremskridtspartiet selvfølgelig også er meget optaget af sikkerheden om bord på skibe. Og det gælder ikke kun

[Kim Behnke]

de problemer, der er affødt af ulykken på »Scandinavian Star«, men så sandelig også sikkerheden på alle mulige andre former for skibe, herunder også, som hr. Svend Heislerberg nævnte det, inden for fiskeriet.

Så med det forbehold, at der undervejs i udvalgsarbejdet kan dukke oplysninger op, som på den ene eller den anden måde underkender forslaget, vil det også få vores positive medvirken. Men det fremgår jo af ministerens fremsættelsestale, at de forhandlinger, der skulle være f.eks. med fiskerierhvervsorganisationer, endnu ikke er afsluttet, og derfor skal man passe på ikke at erklære, at dette er det endegyldige svar på, hvordan det her skal være formuleret. Der kan undervejs opstå behov for at få justeret lidt på det.

Med hensyn til måden at organisere det på – med Arbejds miljøråd og arbejdsmiljøtjenester – så er det jo selvfølgelig nok den traditionelle måde, man tænker på blandt embedsmænd i ministerierne. Når man skal lave sådan nogle ting, så kigger man på, hvordan man plejer at gøre det inden for den offentlige sektor. Men vi synes, der fra det almindelige arbejdsmiljøarbejde rundt omkring på, skal vi kalde det landfaste virksomheder gang på gang er vist og bevist uheldige tendenser i retning af, at tingene er for bureaukratiske, at de indmeldinger og afrapporteringer osv., der skal foregå, ikke altid foregår på en måde, som er moderne og tidssvarende. Derfor synes jeg, at vi, når vi går ind nu og laver et nyt område, nemlig inden for skibsfart, og skal oprette de her ting, måske ikke bare skal se på, hvordan det er på andre områder, men er optaget af at lave det på en måde, som er moderne og tidssvarende, sådan at vi ser på den erfaringsbase, vi har fra de sidste mange års sager inden for arbejdsmiljøområdet, og ser, hvilke problemer der har været, og særlig jo, hvad vi kan gøre for at forebygge, at uheldene overhovedet nogen sinde sker, for det må i den sidste ende være det, der er formålet. Der er jeg enig med SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen, i, at det er da meget godt at forhøje strafferammen, men formålet må ikke være at putte alle rederne i fængsel. Formålet må være at forhindre, at uheldene nogen sinde sker. Netop derfor synes vi nok, at der kan være grund til at se på, om organisationen af det her er tilrettelagt på en optimal måde.

Sonja Albrink (CD):

Jeg skal på CD's vegne tilslutte mig ministerens lovforslag vedrørende arbejdsmiljøet og sige, at vi er meget tilfredse med, at vi sidste år opnåede det gode resultat i forbindelse med SF's beslutningsforslag at få kigget på strafferammerne vedrørende den kedelige ulykke med »Scandinavian Star«.

Så alt i alt vil vi medvirke positivt til en hurtig udvalgsbehandling.

Lone Dybkjær (RV):

Også Det Radikale Venstre kan tilslutte sig forslaget.

Jeg skal kun gøre to enkelte bemærkninger. Det ene er, at jeg er enig med SF's ordfører om, at det er sørgeligt, at der skal gå så lang tid, inden der kan komme lidt mere optimale arbejdsmiljøforhold på søen. Traditionelt er det jo simpelt hen et fantastisk ømtåligt område at røre ved, men i vore dage kan man vel sige, at det er noget anderledes, end det var i gamle dage, når man havde de mere traditionelle fiskerflåder. Det er jo i allerhøjeste grad også i forhold til containerskibe og andre, der er behov for at vi diskuterer arbejdsmiljøreglerne.

Det næste, jeg godt ville pege på, det er det, som jeg også er glad for at ministeren har med, nemlig strafsanktionerede regler om forhold, som afsender skal iagttage ved transport af gods til søs. Jeg tror nemlig, at hele det her spørgsmål om transport af farligt affald kommer til at presse sig mere og mere på, herunder også oplysningspligten omkring farligt affald.

Det er jo faktisk et helt gråt område i dag, og jeg synes, at alle mulige ting tyder på, det er nødvendigt, at vi tager mere hårdt fat i det. Det er klart, at det kun kan gøres internationalt under en eller anden form, men Danmark kunne måske spille sin egen selvstændige rolle her. Det er naturligvis ikke nok, at vi har det her i forbindelse med skibe. Det gælder også transport af farligt affald i al almindelighed, og jeg synes, vi skulle finde en lejlighed til at få belyst det her område noget mere, også om vi har nogle hensigtsmæssige måder, vi kan kontrollere tingene på. I vore dage skulle det jo være nemmere med det eksisterende edb-udstyr, end det har været tidligere, hvor man mere eller mindre manuelt udfyldte papirer alle mulige steder.

[Lone Dybkjær]

Det skal være en opfordring til ministeren, og derudover vil jeg sige, at jeg er tilhænger af, at man her pålægger afsender et særligt ansvar. Det er nødvendigt.

Lysholm Christensen (KRF):

Den maritime sektor er en farlig arbejdsplads, og derfor kan vi fuldt ud tilslutte os dette forslag, som har til formål at fremme de ansattes sundhed og sikkerhed om bord. Vi synes, det er rimelige forslag om strafferammer og oplysninger om farligt gods osv.

Fiskerierhvervet er ikke omfattet, og som erhvervspraktikant i 5 dage på et fiskerfartøj for nylig må jeg sige, at jeg har forståelse for, at der skal fastlægges nogle særlige regler for fiskerierhvervet, bestemmelser, som skal fastlægges under hensyn til de særlige vilkår, der er dér. Og de skal ikke virke sådan, at det er hindrende for udøvelsen af erhvervet.

Det er vigtigt for mig her at sige, at organisationerne må være nøje tilknyttet forhandlingerne, således at reglerne bliver udformet sådan, at fiskerne kan leve med det.

Men det foreliggende forslag her har vi ingen betænkeligheder ved. Vi medvirker til en hurtig udvalgsbehandling.

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Det bliver heldigvis, kan jeg sige, næsten traditionen tro i dag en tak for de mange positive bemærkninger. Det er jo rart, når man kan sætte plusser ud for samtlige partier.

Jeg vil godt lige gå ind på nogle enkelte bemærkninger bare for at forebygge misforståelser. Der var nogle, der meddelte, at fiskeriet ikke er omfattet. Det er ikke korrekt. Fiskeriet er omfattet, men får blot sin egen organisation, som er tilpasset fiskeriets vilkår, og det er den, vi ikke har færdigforhandlet endnu, så det er altså en bemyndigelse til, at vi kan oprette den. Så i den henseende er fiskeriet selvfølgelig omfattet, men vi har også fuld respekt for, at man på skibe i forhold til landjorden, men selvfølgelig også mellem handelsskibe og fiskerflåden, har nogle forskellige forhold, der skal tages hensyn til, når man taler om den rent organisatoriske opbygning af en arbejdsmiljøorganisation. Så det er omfattet af den bemyndigelse, at vi også for fiskeriet kan oprette en arbejdsmiljøorganisation.

Ud over det tror jeg ikke der var mere, der kaldte på kommentarer fra mig, så det bliver kun til atter en tak.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Helge Sander):

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:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 13:

Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.

Af industriministeren (Anne Birgitte Lundholt).

(Fremsat 7/10 92).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Poul Andersen (S):

Søfartserhvervet er inde i en større omstillingsproces, hvor alle behovsprognoser klart siger, at der er et stort behov for uddannet personale samt efteruddannelse og omskoling af de ansatte for at bevare og styrke konkurrenceevnen for erhvervet og dermed øge beskæftigelsen for danske søfolk.

Et helt akut problem er navigatører til handelsflåden, hvor det er spørgsmålet, om tilgangen er stor nok til at tilgodese efterspørgslen fra erhvervets side. Samtidig har man med indførelse af den nye teknologi ikke mere brug for radiotelegrafister. Ca. hundrede radiotelegrafister ønsker i den forbindelse omskoling til navigatører for at klare den akutte situation. Dette blev rejst af organisationerne for et år siden. De her omtalte personer er garanteret beskæftigelse efter afsluttet eksamen. Erhvervets organisationer har fremlagt forskellige løsnings-