

så derfor kan vi absolut støtte, at bemyndigelsen bliver overgivet til udenrigsministeren.

**Frank Aaen (EL):**

Da vi så lovforslaget, var vi i Enhedslisten positivt indstillet over for det, og vi blev bestyrket i vores opfattelse af, at det var et godt forslag, da vi så, at Dansk Industri og Rederiforeningen var imod.

De, der interesserer sig meget for tingene, kan jo se, at der er forskel på Venstre, som ikke har så stort besvær med at støtte lovforslaget, og De Konservative, som åbenbart har tættere forbindelser til Rederiforeningen og Dansk Industri og derfor stiller spørgsmål og er lidt mere forbeholdne over for at støtte forslaget. Men vi kan altså godt støtte det.

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Til lykke gange to! Dansk Folkeparti støtter naturligvis dette forslag og kan egentlig ikke forstå de betænkeligheder, der er givet udtryk for.

Men jeg har et konkret spørgsmål til ministeren. Sidder der et navn i dag, som i sagens natur egentlig ikke bestiller noget – og gudske-lov for det – og som bliver nedlagt? Jeg kan ikke se, det fremgår af selve lovforslaget, så det var bare et faktuel spørgsmål om, hvordan det er foregået indtil nu.

Men vi støtter selvfølgelig forslaget.

**Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):**

Det er næsten for positivt. Som hr. Svend Erik Hovmand siger: Nok må være nok! Og nu skal det nok være slut, i hvert fald for i dag – med forslag om ophævelse af love.

Imidlertid er der et par enkelte spørgsmål. Hr. Brian Mikkelsen stillede det spørgsmål, om det nu er formålstjenligt at ophæve loven, og hr. Kristian Thulesen Dahl stillede det spørgsmål, om der var et permanent fordelingsnævn, som blev ophævet som følge af lovforslaget. Jeg skal prøve at forklare, hvorledes det foregår.

Tingene foregår forskelligt fra sag til sag. Imidlertid er der én ting, der er sikkert fra sag til sag, og det er, at der nedsættes et fordelingsnævn. Den seneste globalerstatningssag, vi har haft, opstod i kølvandet på Iraks besættelse af Kuwait, og den sag viste, at udbetaling af erstatningssum godt kan ske helt betryggende uden nedsættelse af et fordelingsnævn. I dette tilfælde var det nemlig FN, der stod for den

egentlige fordeling af erstatningssummen via en kompensationsfond under FN.

Det vil sige, at det bliver muligt for udenrigsministeren i højere grad at tilrettelægge arbejdet i overensstemmelse med det behov, der måtte være for at nedsætte et egentligt fordelingsnævn. Er sagen meget kompliceret med hensyn til at finde de egentlig berettigede erstatningsmodtagere, vil det være hensigtsmæssigt at nedsætte et fordelingsnævn. Er sagen klaret på internationalt niveau, kan man, og jeg så må sige, spare denne administrative byrde bort. Jeg mener, det er det reelle indhold af forslaget, så jeg må sige, at jeg ikke har umiddelbar forståelse for de bekymringer, hr. Brian Mikkelsen gør sig.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**

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:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 9: Forslag til lov om ændring af lov om skibsregistrering og søloven. (Forenkling af anmeldelsespligt, og skorstenmærker og kontorflag og registrering af anpartsselskaber uden bestyrelse).**

Af erhvervsministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 8/10 97).

Sammen med denne sag foretoges:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 10: Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. (Arbejdsmedicinske undersøgelser, vilkår for syn af skibe, straffesager m.v.).**

Af erhvervsministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 8/10 97).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Forhandling****Ole Vagn Christensen (S):**

Da mit partis ordfører, hr. Poul Andersen, ikke kan være til stede, skal jeg sige følgende:

Angående lovforslag nr. L 9 om ændring af skibes registrering og søloven kan Socialdemokratiet tilslutte sig dette lovforslag. Det er en opfølgning på Funderudvalgets rapport.

Angående lovforslag nr. L 10 om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. lægger lovforslaget op til en fortsat bestræbelse på at skabe et bedre arbejdsmiljø ved undersøgelser, at autorisere klassifikationsselskaber og andre virksomheder og enkeltpersoner samt skærpe strafferammen ved forsætlighed eller grov uagtsomhed. Dette forslag kan Socialdemokratiet også tilslutte sig.

**Erik Larsen (V):**

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, ikke kan være til stede her i salen, skal jeg på Venstres vegne fremføre følgende synspunkter:

Med hensyn til L 9 støtter Venstre forslaget. Vi støtter enhver bestræbelse på at lette de administrative byrder for erhvervslivet, herunder skibsfarten. Hvis det, der loves i forslaget, holder stik, er der tale om en forenklingslov, der giver en administrativ lettelse, så medmindre der dukker andre ting op under udvalgsbehandlingen, kan Venstre give sin tilslutning.

I L 10 om skibes sikkerhed m.v. kan Venstre støtte forslaget om, at Søfartsstyrelsen kan delegerede arbejdsopgaver ud til et af de seks anerkendte klassifikationsselskaber. Jeg synes, det er svært at læse ud af lovforslaget, hvad de eventuelle meromkostninger bliver for rederierne, så det vil vi gerne have lov til at se på i udvalget. Endvidere fastslås det, at det drejer sig om skibe over 45 m, og at forslaget dermed kun berører få fiskeskibe. Derfor dette spørgsmål: Er det så ikke bedst helt at fritage fiskeskibene for at blive underlagt disse klassifikationsselskaber?

Vedrørende arbejdsmiljølovens strafferammer finder vi det også naturligt, at i det omfang, forholdene kan sammenlignes med arbejdsmiljøet i land, skal der ske tilsvarende stramninger inden for skibsfarten; men arbejdsforholdene er jo ikke altid sammenlignelige.

I udvalget beder vi om, at lovforslaget bliver gransket, men vi er i øvrigt positive over for intentionerne i forslaget.

**Kai Dige Bach (KF):**

Det er godt at se, at man ønsker at begrænse selskabers anmeldelsespligt til Skibsregistret af de oplysninger, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har i forvejen. Vi kan måske begynde at glæde os til, at det bliver gældende i hele den offentlige sektor, altså sådan at ingen privatpersoner eller virksomheder skal besværliggøres med at give oplysninger, der allerede findes inden for det offentlige.

Vi mener også, det er en fordel, at alle anpartsselskaber nu skal behandles ens, fordi man ophæver særkravet om, at anpartsselskaber i skibe skal have en bestyrelse, og det er sådan set også i orden, at man vil flytte registreringen af skorstensmærker og kontorflag fra Skibsregistret til Patentdirektoratet. Men i bemærkningerne til lovforslaget anvender man det argument, at der i de sidste 9 år kun er anmeldt to skorstensmærker og kontorflag, og det er vel især en konstatering af de dårlige forhold, der i øjeblikket eksisterer for nyetableringer inden for dansk skibsfart. Derfor glæder vi os usigeligt til det finansieringsforslag for coastere, der meget snart må fremkomme fra ministeren.

Til lovforslag nr. L 10 skal jeg sige, at med hensyn til indførelsen af visse EF-direktiver om hjemmelsbestemmelse for læge- og arbejdsmedicinske undersøgelser og forhøjelse af strammerammerne for overtrædelse af arbejdsmiljøloven har vi umiddelbart intet at bemærke. Vedrørende de lovmæssige rammer for arbejdsdelingen mellem klassifikationsselskaberne og Søfartsstyrelsen eller sågar den nyhed, at Søfartsstyrelsen kan modtage betaling for ydelser, selskaberne har varetaget tidligere, vil vi egentlig gerne vide, om denne mere effektive udnyttelse af styrelsens ressourcer skal følges op af nedskæringer af dens midler, eller om tiltagene bare betyder, at den kan påtage sig nye opgaver eller udføre de gamle endnu bedre.

Vi kan tilslutte os intentionerne i forslaget.

**Tommy Dinesen (SF):**

Med hensyn til L 9 vil jeg godt sige, at hvis det kan redde dansk skibsfart, at der bliver lavet de regler om skorstensmærker og rederiflag, og hvad ved jeg, har vi ikke noget imod det. Det er jo nok ovre i småtingsafdelingen, men derfor skal det selvfølgelig klares alligevel.

Med hensyn til L 10 om ændring af lov om skibes sikkerhed vil vi godt under udvalgsarbejdet have besvaret nogle spørgsmål. Bl.a. kan

jeg ikke lade være med at tænke på, hvor meget der nu bliver tilbage til Søfartsstyrelsen, så vi vil altså gerne have en præcisering af, hvor meget arbejde der bliver tilbage på baggrund af dette lovforslag, som ganske givet bliver vedtaget.

Vi synes også, det er godt, at der sker en ligestilling mellem dem, der arbejder til søs, og dem, der arbejder i land. Vi har set i de tilbagemeldinger, der er kommet fra rederier og fagforeninger, at bl.a. SiD har gjort opmærksomhed over nogle ting, og vi vil godt have svar på, om det er rigtigt, hvad der bliver sagt herfra.

Jeg kan også se, at nu skal pramme, der benyttes i grusgrave, hvor der står vand, ikke længere høre under Søfartsstyrelsen. Det kan jeg i hvert fald godt overleve, for jeg mener, Søfartsstyrelsen kun skal have med de salte vande at gøre.

#### **Ulla Solvang (RV):**

Angående lovforslag nr. L 9 kan vi i Det Radikale Venstre støtte forslaget, også fordi det er et led i en regelforenklingsarbejdsproces.

Angående lovforslag nr. L 10, der giver hjemmel til at fastsætte regler der sikrer de søfarende samme beskyttelsesniveau som arbejdstagere på land – i øvrigt ifølge et EU-direktiv – er jeg selvfølgelig glad for, at lovforslaget tager højde for direkte beskyttelse af kvinder, der er gravide eller lige har født.

Angående hjemlen til fastsættelse af regler for større skibe har vi allerede i dag den praksis, at de større skibe er klassificerede; med andre ord bliver en praksis til et lovkrav. Med hensyn til faren for, at klassifikationsselskaberne får monopol, og at rederne derfor ikke har nogen at henvende sig til, hvis de rager uklar med klassificeringsselskaberne, giver forslaget mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan gribe ind, og angående forhøjelse af strafferammerne til 2 år er det udmærket, at de bringes på niveau med bestemmelserne i den almindelige arbejdsmiljølov.

Det Radikale Venstre kan derfor støtte lovforslaget.

#### **Annette Just (FP):**

Der er vist ingen tvivl om, at L 9, som indeholder en forenkling af anmeldeligheden for lov om skibsregistrering, er der for så vidt ingen problemer i, og vi har også sagt, allerede da vi diskuterede Funderudvalgets rapport, at det skulle

bare igennem, så her tror jeg i hvert fald ikke, vi kan se de helt store problemer.

Men i L 10 kan jeg faktisk se et problem, som ingen rigtig har nævnt før. Vi, der har været med til at diskutere skibsfarten i den del år, har alle sammen slået på, at det skulle være IMO-regler. Det var ikke EU, der skulle være førende, så man dermed skabte en forskelsbehandling af EU-skibe og tredjelandsskibe. Men nu siger vi alle sammen: Jamen arbejdsmedicinske undersøgelser og vilkår for syn af skibe og sådan noget er da en udmærket ting, så lad bare EU lave nogle særregler for det.

Jeg mener, det er forkert. Jeg mener rent ud sagt, at vi skal prøve at holde en ordentlig og ren linje her. Når vi taler om skibe, der går fra et land til et andet land – altså ikke floddampere, og hvad de alle sammen hedder, der sejler op og ned ad Rhinen og de andre floder, men de rigtig søgæende skibe – skal det være IMO-regler. Det er et krav, som både den forrige regering og den nuværende regering har stillet igen og igen, og alligevel står alle partier pludselig her og siger, at det er da en udmærket idé, at vi laver EU-regler.

Jeg tror, vi skal passe på, medmindre ministeren kan komme herop og sige, at de regler er præcis de samme, som man har i IMO. Jeg er bare bange for, at det ikke er det, der står i teksten i lovforslaget, og at vi dermed kan komme til at træde os selv over tærerne i den næste debat, vi skal have om IMO-regler kontra EU's fortsatte forsøg på at grave sig ind på området.

#### **Frank Aaen (EL):**

Enhedslisten er positivt indstillet over for de to lovforslag. Der mangler stadig nogle af høringssvarene, og der er også rejst enkelte spørgsmål i de høringssvar, der er kommet, og dem vil vi selvfølgelig have belyst under udvalgsarbejdet.

Så har vi et par enkelte spørgsmål til lovforslag nr. L 9 om særkravet om, at anpartsselskaber skal have en bestyrelse, hvis de ejer et skib. Vi er lidt nervøse ved det, for vi kender allerede mange tilfælde på, hvor vanskeligt det er at placere ansvaret, når der sker uheld med skibe. Vi har velkendte store, grimme eksempler, og derfor er mit spørgsmål til ministeren: Hvorfor blev det i sin tid bestemt, at anpartsselskaber, der ejer et skib, skal have en bestyrelse? Så kan vi måske ud af det udlede, om det stadig er en aktuell begrundelse.

Hvad angår lovforslag nr. L 10, er det selvfølgelig fint at tage konsekvensen af ændringerne af arbejdsmiljøloven og forhøje strafferammerne; men det, der nok stadig er det afgørende inden for dette område, er, om myndighederne gør noget for at forfølge dem, der gør noget galt, altså opdage, at der er noget, der skal rejses sager om. Jeg tror sådan set, det er en vigtigere problemstilling end strafferammen, men vi er selvfølgelig med på tanken i forslaget og vil bare gøre opmærksom på, at i forbindelse med behandlingen af arbejdsmiljøloven var der et tilsagn fra arbejdsministeren om yderligere overvejelser om, hvordan man kunne sikre, at lovens regler bliver overholdt. Hvis de overvejelser fører til yderligere ændringer, må de selvfølgelig også få konsekvenser her.

Endelig vil jeg sige til sidst, at i stedet for at kigge på strafferammerne mener vi i virkeligheden, det var mere vigtigt at kigge på mulighederne for at fradømme folk retten til at drive det pågældende erhverv som en endnu skrappe sanktion over for folk, der ikke ønsker at holde sig lovens regler efterrettelig. Det vender vi tilbage til i en anden sammenhæng, vi vil komme med et generelt forslag fra Enhedslisten om, hvordan det kan gøres muligt at fradømme personer, der groft overtræder diverse regler, retten til at drive den pågældende virksomhed.

#### **Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Dansk Folkeparti er grundlæggende positivt over for både lovforslag nr. L 9 og nr. L 10.

Angående L 9 ser vi ikke de store behov for at få besvaret spørgsmål. Vi synes egentlig, det er en rimelig afklaret sag, og som det rigtigt er nævnt af tidligere ordførere, er der tale om forenklinger, så det forslag kan vi, som det ser ud nu, umiddelbart støtte.

Med hensyn til L 10 er der et par småting, som måske nok er i skuffen med mindre sager, men det er alligevel nogle ting, som vi rent principielt ønsker at gøre opmærksom på. For det første er der i L 10 en række bemyndigelser til ministeren, og dem skal Folketinget efter vores opfattelse altid være påpasselig med at give. Det er bedst at bevare diskussionen og dermed også beslutningerne i Folketinget.

Et sted, hvor vi specielt mener, det indebærer en fare at give ministeren for store beføjelser, er, når det drejer sig om at implementere EU-direktiver. Sagen er jo, at så længe vi vedtager EU-direktiver i et lukket udvalg her i Folketinget, og de derefter bliver vedtaget på et lukket

ministerrådsmøde, og de derefter vender tilbage til Danmark og ministeren har kompetence til at implementere dem uden om Folketinget, risikerer vi, at hele processen faktisk foregår i lukkethed, og det er vi ikke tilhængere af. Selv om jeg godt kan se af bemærkningerne til L 10, at det foregår i mindre omfang her end så mange andre steder, vi diskuterer det, synes jeg alligevel, det er væsentligt lige at gøre denne principielle bemærkning om implementeringen af EU-direktiver.

Foranlediget af fru Annette Justs ordførertale bliver jeg også nødt til at spørge ministeren, om jeg har forstået det rigtigt, når jeg mener, at lovforslag nr. L 10 på ingen måde giver ministeren bemyndigelse til at indgå nye EU-aftaler – altså at der ikke kommer flere EU-regler som følge af forslaget, men at det kun er et spørgsmål om implementering af allerede vedtagne EU-direktiver.

#### **Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg vil godt starte med at takke for en positiv modtagelse af de to forslag og skal bestræbe mig på at svare på de spørgsmål, der er rejst.

Hr. Erik Larsen spørger, om reglerne for fiskerfartøjer ikke helt kunne undlades, altså den 45-meters-regel, der er for skibe, der fastsætter regler for de større skibe. Det er jo sådan, at der skal vælges en grænse, man skal vælge et snit, og den grænse, der er valgt, er altså 45-meters-grænsen.

Denne grænse er valgt på baggrund af, at det er den sædvanlige grænse mellem et stort og et lille fiskerfartøj, som også anvendes i de internationale regelværk om fiskerfartøjer. Syn på store fiskerfartøjer ville være betydelig mere ressourcetrækkende for Søfartsstyrelsen end syn på små skibe. Med grænsen på 45 meter tror jeg nok, at det er indlysende, at man sikrer, at hovedparten af den danske fiskerflåde holdes uden for reglerne om obligatorisk klassificering af skibene. Så jeg tror ikke, det er noget stort praktisk problem. Jeg tror i øvrigt ikke, at hr. Erik Larsen og jeg er uenige i dette synspunkt, men vi skal sætte en grænse et sted, og vi mener, at vi har sat den på en hensigtsmæssig måde.

Hr. Kai Dige Bach spørger, om det ikke kan blive en gylden regel, at den samme oplysning ikke gives fra borgere og virksomheder til myndigheder mere end én gang. Jeg kan bekræfte, at det er en målsætning, som regeringen arbejder efter, og det er ikke en fjern målsætning.

Det er et mål, vi agter at nå meget hurtigt, og meget hurtigt vil sige, at vi arbejder på fuldt tryk med at få etableret et system, så vi kan garantere, at én oplysning kun indberettes én gang, og så vil vi sætte de offentlige myndigheder i stand til at trække de fornødne oplysninger hos andre myndigheder. Det vil ikke mindst være tilfældet, at andre myndigheder kan trække oplysninger hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Så spørges der, om Søfartsstyrelsen får flere penge, når de slipper for en del opgaver. Nu er det nok ikke så mange opgaver, Søfartsstyrelsen slipper for, men vi får etableret en klar arbejdsdeling. Der kan jeg sige, at Søfartsstyrelsen naturligvis er udsat for de samme produktivitetfremmekrav som de øvrige styrelser; det vil sige, at der er en fremadskridende produktivitetfremme også i Søfartsstyrelsens arbejde.

Hr. Tommy Dinesen spørger om de bemærkninger i høringssvarene fra SiD, der går ud på, at SiD har gjort opmærksom på, at en bestemmelse fremhæver arbejdstagerens pligter i henhold til arbejdsmiljøbestemmelserne på en måde, som ikke er i overensstemmelse med det, der fremgår af arbejdsmiljølovens regler. Vi har sørget for, at den pågældende bestemmelse er udgået, så jeg går ud fra, at henvendelsen fra SiD allerede er imødekommet, men det kan vi jo komme nærmere ind på under udvalgsarbejdet.

Hr. Frank Aaen spørger i forbindelse med lovforslag nr. L 9 om de gældende regler, om, hvorfor det i sin tid blev bestemt, at der skulle være en bestyrelse for anpartsselskaber. Hertil vil jeg sige, det er godt, vi har udvalgsarbejdet, så vi kan få opklaret dét spørgsmål. Jeg mener imidlertid, at det burde være overflødig, og at vi burde kunne klare os med de samme regler, som findes i gældende lovgivning for anpartsselskaber.

Hr. Thulesen Dahl og fru Annette Just spørger, om det kan være tilfældet, at lovforslaget om skibes sikkerhed medfører, at ministeren får bemyndigelse til at indgå andre aftaler end IMO-aftaler. Jeg kan sige, at der gives ikke nogen bemyndigelse med dette lovforslag. Det er ikke hensigten med dette lovforslag at give ministeren bemyndigelse til at indgå uspecificerede aftaler på EU-plan. Det, der er tale om, er, at der i dag ikke findes regler i konventioner

under IMO, for så vidt angår detaljerede krav til skibes materialer, skrogkonstruktioner, maskiner, elinstallationer, kontrolsystemer osv., men det fremgår af klassifikationsselskabernes egne regler, og det er således, at såfremt et skib er godkendt af et anerkendt klassifikationsselskab efter selskabets egne regler, ja, så accepterer Søfartsstyrelsen, at skibet på disse områder lever op til lovens overordnede sikkerhedskrav. Det er sådan man kan sige at arbejdsdelingen er, og det får vi så systematiseret her.

Så jeg kan bekræfte, at hovedlinjen i regeringens politik følges, at de regler, der laves, for så vidt angår søfartsområdet, skibes sikkerhed, skal være internationale regler, at der skal være fælles konkurrencevilkår for de søfarende, og at regeringen er meget opmærksom på, at reglerne skal være tilstrækkelige.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

### Afstemning

**Den fg. formand** (Grete Schødt):

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

### Meddelelser fra formanden

**Den fg. formand** (Grete Schødt):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 30. oktober 1997, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er oplået i salen.

Mødet hævet kl. 15.52