

når ulykker og katastrofer er sket, der bliver rettet op på tingene.

Det sidste eksempel på, hvoledes skibsførere ofte er pressede, er når f.eks. en olietanker, der stikker over 13 m, ikke tager lods om bord ved sejlads gennem Storebælt, hvilket man skal ifølge IMO's (Den Internationale Søfartsorganisations) regler.

Storebælt besejles årligt af ca. 20.000 skibe. Der er ca. 5 pct. af dem, der ifølge IMO's regler skulle tage lods, som ikke gør det, bl.a. med baggrund i prisen for at have lods.

De fleste husker nok stadig de uhyre store udgifter, det medførte, da et tankskib – »Exxon Valdez« – grundstødte ved Alaska med olieudslip til følge. En lignende situation kan finde sted i de danske farvande, hvis uheldet er ude. Derfor er det vigtigt, at ikke

bare skibsføreren, men også rederen i rederiet kan drages til ansvar i henhold til den danske lovgivning.

Den præventive effekt er vel lige stor, om arbejdsgiveren har en virksomhed eller skibe.

Hvis man ser på katastrofen om bord på »Scandinavian Star« og »Jotun«, betød disse to ulykker alene, at 162 mennesker mistede livet i 1990, langt flere end i nogen anden branche. Derfor er det Socialistisk Folkepartis opfattelse, at principperne i arbejdsmiljøloven også bør gælde inden for søfartsområdet.

Tallene taler for sig selv.

Forslaget er en uændret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 24, folketingsåret 1990-91 (1. samling), jf. Folketingstidende 1990-91 (1. samling), tillæg A sp. 2009 og forhandlingerne sp. 1807.