

[Industriministeren]

sejlere, for at generhverve sønæringsbevis og andet, som jo hører hjemme i en helt anden skuffe. De bemærkninger var ganske udmærkede oplæg til en diskussion i anden sammenhæng, men jeg er lidt uforstående over for, hvad de har at gøre med dette lovforslag.

Og så til fru Lone Dybkjær. Hvis jeg skal svare politisk, så vil jeg sige, at jeg heller ikke mener, det er forsvarligt, at en sejler sætter sig i en båd og sejler ud uden at have kendskab til navigering og andet, men hvad vi deraf skal slutte, lad os tage det på et andet tidspunkt. Faktisk er jeg slet ikke klar over, hvilke debatter der har ligget til grund for, at man aldrig har fået obligatoriske kurser for disse sejlere; men lad os tage den diskussion en anden gang. Jeg agter mig ikke ud i en yderligere debat om dette lige nu.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jamen så kan jeg konstatere, at det ikke bare er ministeren, der har haft en god dag, fordi ministeren ikke har oplevet den store modstand mod de forslag, der er behandlet indtil nu – der kommer noget senere, kan jeg godt sige – SF har nemlig for en 3-4 år siden stillet forslag om duellighedsbevis, men der var ikke flertal for det. Så det glæder mig meget.

Det er fuldstændig rigtigt, at man kan købe en båd til 100.000 kr., ja op til 1,2 mio. kr., hvis det er det, man vil, og så kan man bare drøne derudad, uden at der er nogen som helst, der kræver noget af den pågældende. Jeg skal da gerne kigge på det gamle forslag og pudse det lidt af, så vi kan få det i salen igen. Det glæder mig da.

(Kort bemærkning).

**Kai Dige Bach (KF):**

Vi slipper jo nok ikke for at tale om det her igen, men jeg vil da vældig gerne have, at man, når vi kommer dertil, får nogle eksempler på, hvilke ulykker der er sket. Det forudsætter jo, at folk vil være uansvarlige, hvis de vil til at bevæge sig ud på havet. Nu har vi danskere altså plasket husvant til søs siden vikingetiden, og jeg ville se det som et meget stort nederlag, hvis den frihed skulle tages fra os uden anden grund, end at det synes man nu ville være meget rart, fordi man måske selv var lidt usikker ved at sejle. Det ville da være sørgeligt!

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:

### **8) Første behandling af lovforslag nr. L 14:**

*Forslag til lov om ændring af sømandsloven og om ophævelse af lov om mønstring af søfarende m.v.*

Af industriministeren (Anne Birgitte Lundholt).

(Fremsat 7/10 92).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

**Poul Andersen (S):**

De enkelte skibe er at betragte som små, lukkede samfund, hvor det som i andre samfund er nødvendigt med lovgivning, for at der kan tages hensyn til alle parter – små, lukkede samfund, hvor man i handelsflåden døgnet rundt i op til 3-6 måneder skal varetage de forskellige funktioner på forsvarlig vis. Det kræver i sig selv en god tilpasningsevne og en positiv indstilling fra den enkelte – meget mere end i virksomheder på landjorden, hvor man ikke nødvendigvis behøver at være tæt på hinanden efter fyraften.

Ud fra denne betragtning samt i forhold til den 11-timers-regel, der er gældende for virksomheder på landjorden, mener vi ikke, det er rimeligt at ændre fra kalenderdøgn til 24-timers-periode. Vagtfordelingsplanen med virkning fra kl. 6.00, som er gældende i overenskomster i dag, giver for os at se en bedre rytme i arbejdsgangen. Det skal vi da ikke ændre. Spørgsmålet om sikkerheden i forhold til mandskabet og i forhold til andre skibe bliver dybt betænkeligt.