

dig skaber de bedste forudsætninger for en fair konkurrence – ingen tvivl om det – men det er jo i og for sig en anden diskussion end den, jeg rejste, for den slags forhold får vi jo netop ved at få lavet nogle ILO-konventioner, som omfatter ganske mange søfartsnationer ud over kloden.

Det, som jeg satte et spørgsmålstegn ved, er, hvorfor det her skal gøres til et snævert EU-anliggende, når de europæiske skibsredere og transportarbejdernes fagforeninger har indgået en aftale om disse ting. Hvorfor skal de så EU-reguleres? Det kan måske for nogle være med til at flytte fokus fra de store sager, fra det væsentlige i EU-samarbejdet, der så udvikler sig til en gang teknik og bureaukrati, som er til skade for den overordnede vurdering af EU-medlemskabet.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Nu er taletiden udløbet, hr. Kim Andersen. Og så er det erhvervsministeren.

Erhvervsministeren (Ole Stavad):

Jeg tror, mit svar til fru Jette Gottlieb også kan rumme et lidt indirekte svar til hr. Kim Andersen.

Hvis vi ser på de søfarende, så har der ud fra det, jeg har fået oplyst, været tradition for, at man hidtil alene har reguleret hviletiden over offentlige regler for handelsskibe. Det er et mangeårigt princip til søs, at hviletiden reguleres af det offentlige ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, mens det overlades til arbejdsmarkedets parter at regulere arbejdstiden, og fastholdelsen af det princip også i den her sammenhæng, ja, det har støtte fra redere og de søfarendes organisationer – bortset fra SiD.

Hvis vi tager det for fiskernes vedkommende, kan jeg oplyse, at det fremgår af et protokollat til aftalen mellem Danmarks Fiskeriforening og SiD Danmark om arbejdsvilkårene inden for fiskeriet, at parterne er enige om, at der på grund af fiskeriets struktur ikke bør gennemføres særlige arbejdstidsbestemmelser.

Det er altså baggrunden for, at vi har valgt at indrette forslaget konkret på det her felt, som tilfældet er.

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

Afstemning

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 25: Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs. (Gebyrbelagt arbejdsmiljøtilsyn, tilskud for ekstrainsats på arbejdsmiljøområdet, indberetningspligt, anløbsforbud samt lastning og losning af bulkskibe).

Af erhvervsministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 3/10 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Vagn Christensen (S):

Da vor ordfører, Poul Andersen, ikke kan være til stede, skal jeg på Socialdemokratiets vegne fremføre følgende synspunkter:

Fiskeri og søfart er traditionelt farlige arbejdspladser. Der sker mange ulykker, og på nogle skibe spilles der nærmest hasard med de ombordværendes sundhed og sikkerhed.

Derfor er det vigtigt, at de to erhverv omfattes af en ordning, der skaber et incitament til at øge sikkerheden for de ansatte i erhvervene. Det mener vi i Socialdemokratiet at dette lovforslag, som erhvervsministeren har fremsat, hjælper med til. Socialdemokratiet vil derfor gerne rose erhvervsministeren for, at han med dette lovforslag fjører endnu et redskab til indsatsen imod arbejdsskader og nedslidning på arbejdsmarkedet.

Lovforslaget indfører gebyrbelagte arbejdsmiljøtilsyn til vands. Vi har allerede gennemført gebyrbelagte tilsyn på land over for særligt belastede brancher. Tilsynene til vands vil fokusere på de enkelte skibe, skibstyper og rederier, hvor det kan dokumenteres, at der er problemer med sikkerheden og sundheden om bord. Formålet er at øge sikkerheden og sundheden for de ansatte i fiskeriet og i søfarten.