

[Undervisningsministeren]

maksimalt ugentlige timetal bliver 20 i børnehaveklasserne, 23 på 1. og 2. klassetrin og 27 på 4. klassetrin.

Forslaget indebærer endvidere, at det overlades til forældrene at træffe beslutning om tidlig skolestart, og kommunerne får mulighed for at danne skoledistrikter, der er fælles for flere skoler, således at forældrene får et friere skolevalg inden for det fælles distrikt.

Endelig indeholder forslaget nye muligheder for eleverne i 10. klasse, idet kommunerne – ikke mindst af hensyn til de skoletrætte – får større mulighed for at udforme tilbud, der er specielt afpasset efter den gruppe af elever, de sigter på.

Fra regeringens side ville vi også gerne have stillet forslag om en ændring af bestemmelserne om folkeskolens afsluttende prøver, således at eleverne på 9. klassetrin kom til at gå til prøve på det niveau, de er undervist på. Det har imidlertid vist sig under de indledende sonderinger, at der under ingen omstændigheder kan samles flertal herfor i denne omgang. Derfor er denne del af forslaget udeladt i forventning om, at det vil lette vejen for forslaget som helhed.

Lovforslaget forventes ikke at ville medføre merudgifter for det offentlige, idet det forudsættes, at den enkelte kommune gennemfører timetalsudvidelserne i takt med, at det bliver muligt at gennemføre kompenserende besparelser. I lovbemærkningerne peges der på, at besparelserne vil kunne opnås ved at forhøje klassekvotienten i børnehaveklassen, ved mindreforbrug på pasningsområderne, ved en omlægning af specialundervisningen og ved i stedet for deletimer at give timer for hele klassen.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Ole Espersen (S):

Jeg skal hermed på forslagsstillernes vegne tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om benzinforhandlerkontrakter.

(Lovforslag nr. L 162).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 45:

Forslag til lov om ændring af lov om styrelse af sociale og visse sundhedsmæssige anliggender, lov om den sociale ankestyrelse, bistandsloven m.fl. love. (Ændring af klagebehandlingen m.v.).

(Fremsat 31/10 84. Første behandling 16/11 84. Betænkning 24/1 85. Anden behandling 29/1 85).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 102 stemmer (S, KF, V, RV, CD, FP og KrF) mod 19 (SF og VS).

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 128:

Forslag til lov om skibes besætning.

(Fremsat 23/1 85).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 3–5 opførte sager, nemlig:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 129:

Forslag til søneringslov.

(Fremsat 23/1 85).

4) Første behandling af lovforslag nr. L 130:

Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.

(Fremsat 23/1 85).

5) Første behandling af lovforslag nr. L 131:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven.

(Fremsat 23/1 85).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Arne Jensen (S):

Søfartslovgivningen er kompliceret stof, og industriministeren har bestemt ikke gjort os opgaven lettere ved at fremsætte hele fire lovforslag i en samlet pakke, som åbenbart over hals og hoved skal behandles her i folketinget.

Danske redere har forberedt denne lovgivning og presset på gennem 2½ år for at få den gennemført, og så er det mildt sagt urimeligt kun at levne os ordførere nogle få dage til at gennemarbejde det store lovkompleks. Vi må gå ud fra og håbe på, at de implicerede organisationer har fået en rimeligere behandling, selv om forslaget som helhed ligner et rederforslag.

Dette hastværk er forhåbentlig ikke udtryk for manglende vilje til samarbejde om hele søfartslovgivningen, for af hensyn til skibsfarten som et af vore vigtige erhverv vil en enighed i høj grad være ønskelig, især i disse år, hvor faldende fragtrater og en fremadskridende teknologisk udvikling nødvendiggør, at erhvervets udøvere, redere og medarbejdere, kan samarbejde og i fællesskab nå frem til løsninger, som både sikrer international konkurrenceevne og et arbejdsmiljø, som tilgodeser det mandskab, som er grundlaget for milliardindtjeningen i hele rederierhvervet.

Udgangspunktet for socialdemokratiet er ikke bare at sikre vore søfolk en arbejdsituation, som er tilnærmet arbejdsituationen i land, men også at sikre, at der på en række områder kompenseres for de afsavn, som søfolk lider ved, at deres arbejdsindsats nødvendigvis må udføres langt fra hjem og pårørende, og uden at de har mulighed for at få del i de samfundsgoder, som de i øvrigt er bidragsydere til.

I bemærkningerne er anført et udgangspunkt, som vi kan være overordentlig enige i. Det hedder i punkt 6 i de almindelige bemærkninger:

»Det ledende princip i en ny lov om skibes besætning er som hidtil, at sikkerheden

for menneskeliv på søen skal være tilgodeset ...«.

Det er smukke ord, som vi helt kan bifalde, men det er, som om de gode hensigter tabes af syne, når man studerer ministerens forslag, hvori der tales om mandskabsreduktioner, både hvad angår dæks- og maskinmandskab, der gør, at vi må sætte spørgsmålstegn ved arbejdsmiljøet og sikkerheden og ikke mindst ved de menneskelige belastninger, som følger af disse reduktioner.

Vi er parat til at drøfte skalabemændinger, men vi føler, at de retningslinjer, som der her er lagt op til, er alt for lette at ændre og reducere, og jeg vil f.eks. gerne vide, hvad der ligger i, at skalabemændingen fremover kun er vejledende.

Ud over disse generelle betragtninger vil jeg tage nogle specifikke problemer i forslagene frem. En gennemgang kan af tidsmæssige grunde naturligvis ikke være udtømmende, så vi må vente med resten til udvalgsarbejdet.

Først forslaget om skibes besætning. Deri nævnes fremdrivningsmaskineriets størrelse, men det er en utilstrækkelig måleenhed. Der må f.eks. tages hensyn til hjælpemaskineri, til skibets og maskineriets indretning, til, om der føres køle- eller fryselastr, om det er et gastankskib, om der anvendes tung olie eller let olie, om der er reparationsmuligheder ved hjælp fra land m.v.

Det anføres også, at maskinrum skal være hensigtsmæssigt indrettet. Det er upræcist. Det bør præciseres, at direktøren for skibstilsynet skal godkende maskinrummets indretning, og bestemmelserne om selvrensende centrifuger forekommer irrelevante og utilstrækkelige.

Vi finder ikke, at disse lovforslag sikrer de nødvendige uddannelsesstillinger på dæk og i maskine til motormænd, elever og de skibsassistenter, som nu åbenbart skal pådøt vores søfartsorganisationer.

Vi må også efterlyse uddannelsesstillinger for unge, stillinger, som ligger ud over skalabemændingen. I øvrigt finder vi det betænkeligt, at en person med duelighedsbevis i motortopasning samtidig kan være ansat til anden tjeneste om bord, ikke mindst i betragtning af den reduktion i maskinbesætningens størrelse, som lovforslagene siger mod.

Vi finder heller ikke, at der er nogen motivering for at ændre besætningens størrelse,

[Arne Jensen]

hverken på dæk eller i maskine, i de eksisterende skibe. Det ville være at gennemføre en lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Lovforslagets bemærkninger om overensstemmelse med de faktiske forhold finder vi helt fejlagtige. En opgørelse i en række skibe på 5.000 kW og derover viser, at antallet af maskinofficerer vil blive reduceret med 20–25 pct., og for det øvrige maskinmandskabs vedkommende drejer det sig om ca. 60 pct., hvis ministerens oplæg følges. En sådan besætningsreduktion er helt uantagelig, henset til at motiveringen for ændringerne er den teknologiske udvikling. Der installeres jo netop i disse tider mere og mere avanceret udstyr om bord, som kræver tilsyn og vedligeholdelse, og en styrkelse af både uddannelse og efteruddannelse er i høj grad påkrævet.

Om sønæringsloven: hvis man med vold og magt vil have gennemtromlet ideen om skibsassistenter, må der fastsættes mere detaljerede bestemmelser om den fremtidige uddannelse. Det bør også sikres, at vedkommende har forrettet tjeneste både på dæk og i maskine, før en udmønstring som skibsassistent finder sted. Jeg må i øvrigt gøre opmærksom på, at området er aftalestof, og at vi derfor ikke bør blande os alt for meget i den slags.

Sømandslovforslagets ændring vedrørende ret til afsked ved sejlad i krigszoner er stort set uden værdi, især for skibsofficerer og rederiansatte. En afsked medfører, at den pågældende må afbryde sin tilknytning til det pågældende rederi, og de færreste tør løbe den risiko.

Hvad angår heltidsbestemmelserne, må de defineres bedre. De må nærme sig bestemmelserne i land endnu mere.

Man må imødesee, at disse lovforslag lægger op til yderligere overtrædelse af hviletids- og sikkerhedsbestemmelserne, såfremt de enkelte skibe skal holdes i en forsvarlig sikkerhedsmæssig stand. Der bør også optages bestemmelser om, at organisationerne kan kræve arbejdsleder forelagt til kontrol af hviletid og omfang af overarbejde, et overarbejde, som allerede i dag er af en helt uacceptabel størrelse, og disse ting må følges op af en klageadgang.

Vi finder også, at udmønstringstiden er alt for lang, og mener, den bør nedsættes til tre måneder. Vi er forbeholdne over for bestemmelser om kokke og hovmestre og restaurati-

onspersonale og vil i øvrigt gerne efterlyse de høringssvar, som er fremkommet fra samtlige organisationer forud for fremsættelsen af disse forslag. For restaurationsområdet er der usikkerhed om forplejning, og det er nødvendigt at gøre opmærksom på det bidrag, som netop disse grupper yder til den generelle sikkerhed og hygiejne om bord i et skib.

Bestemmelserne om fiskerskibe finder vi helt utilstrækkelige. Uddannelsesområdet er overhovedet ikke nævnt. Et fiskerskib i moderne skikkelse er en stor arbejdsplads, hvor der også bør angives rammer for arbejdets udførelse, herunder skalabemanding for større fartøjer og en præcisering af sikkerheds- og hviletidsbestemmelserne.

Vi foreslår også, at besætningsnævnets møder i fremtiden bliver offentlige, og at der voteres mundtligt umiddelbart efter sagens endelige behandling. De senere års erfaringer dokumenterer, at denne fremgangsmåde nu er nødvendig.

Efter disse ret kritiske bemærkninger vil jeg gerne gentage tilbuddet til ministeren om en bred løsning, men det kræver, at vores indvendinger bliver hørt i tilstrækkelig grad. Vi har forståelse for søfartserhvervets betydning og i høj grad også for den beskæftigelse, som knytter sig hertil både til søs og til lands, men vi har også den indstilling – og den vil vi gerne understrege – at konkurrencedygtighed på verdenshavene ikke må opnås på søfolkenes bekostning. Lønandelen på et skib er i mindre grad end redernes duelighed afgørende for et skibs indtjening.

Socialdemokratiets udgangspunkt for denne lovgivning vil jeg gerne gentage: ethvert skib skal være tilstrækkeligt bemanded til at sikre, at psykisk og fysisk nedslidning og overbelastning af de ombordværende hindres, og vi peger i den forbindelse på arbejdsmiljø- og sikkerhedsbestemmelsernes betydning. Det er vores opfattelse, at denne lovgivning må overvejes ganske grundigt i samarbejde med de implicerede organisationer. Vi går fra socialdemokratiets side ind i et fordomsfrit udvalgsarbejde, men finder, at denne lovgivning ikke har nogen større hast. Det, der er behov for, er varige og holdbare løsninger, og dem kan ministeren i høj grad selv bidrage til at nå frem til.

Arne Lund (KF):

[Arne Lund]

Det er en ganske omfattende og betydningsfuld lovgivning, vi her står over for, idet samtlige skibs- og søfartslove jo er til revision. Det er med andre ord en lovpakke, vi har med at gøre, og det er en pakkelse, der skal tilstræbes. Det er den tekniske udvikling inden for skibsfarten og særlig skibenes indretning, der motiverer de forslag om ændringer, som industriministeren nu har fremsat til den gældende lovgivning på dette område.

Nogen let opgave bliver det ikke, hverken her i salen eller i udvalget. Interesserne hos de forskellige grupper inden for søfarten er jo langtfra sammenfaldende, og jeg tror derfor, industriministeren har ret i, at det ikke er muligt at gøre alle tilfredse. Men jeg anser det da også for mere betydningsfuldt, at man i stedet for at tilstræbe fuldstændig balance mellem interessegrupperne ved behandling af denne lovgivning tilstræber – og det har da også været industriministerens klare hensigt – en balance mellem de to primære hensyn, der skal tages ved denne lovgivning.

Det ene vigtige hensyn er hensynet til sikkerheden i søfarten og sikkerheden om bord og de søfarendes arbejdsmiljø. Det andet er hensynet til skibsfartens fremtidige konkurrenceevne, der jo er meget, meget vigtig, al den stund skibsfarten er et af vore største valutaindtjenende erhverv. Det er disse to hensyn, der må afbalanceres over for hinanden, det er her, vi skal tilstræbe den mest hårfine balance, som det nu engang er muligt at opnå, jfr. også drøftelserne om miljølovgivningen i land.

Hvis vi først tager sikkerhedshensynet, så fremgår det klart af L 128 og bemærkningerne til det, at det, som industriministeren her foreslår, er, at skalaerne for besætningernes størrelse i lovgivningen nu stort set kommer til at svare til, hvad der faktisk er tilfældet – under hensyn til den regulering, der igen under hensyn til den teknisk udvikling er sket gennem skibstilsynet i de senere år.

Man tilstræber altså ikke at tage hensyn til en fremtidig udvikling, men jeg skal dog gerne her gøre opmærksom på, at loven indeholder et forslag om en bemyndigelse for skibstilsynet til at regulere både opad og nedad i fremtiden – under hensyntagen til sikkerheden om bord.

Når man så desuden fra industriministerens side foreslår en udvidelse af hviletidsbe-

stemmelserne om bord, således at de nærmer sig hviletidsbestemmelserne i land, og industriministeren desuden lempet reglerne for besætningsmedlemmers ret til at stå af, når skibet nærmer sig krigstruede områder, og også reglerne for hjemrejsebetalingen på dette område, må man vel nok konstatere, at der fra industriministerens side i rigt mål er taget sikkerhedsmæssige hensyn i den foreslåede lovgivning.

Når vi så vender os til det andet, lige så vigtige hensyn, nemlig skibsfartens konkurrenceevne, er det værd at gøre opmærksom på, at handelsflådens størrelse i de senere år er reduceret betydeligt, og det gælder ikke mindst inden for den løntunge småskibsfart, hvor der er sket en betydelig reduktion i antallet af skibe og i aktiviteterne. Denne udvikling skulle gerne stoppes, og her beder jeg om, at man fra alle sider under den videre behandling af dette lovforslag ikke fokuserer alene på de beskæftigelsesmæssige hensyn vedrørende skibene. Ganske vist beskæftiger den danske handelsflåde direkte 12.000–13.000 personer, men det er ikke den primære og i alt fald ikke den væsentligste beskæftigelsesvirkning, som vores skibsfart har.

Jeg gør opmærksom på, at danske skibsværfter og deres beskæftigelse er ganske og aldeles afhængige af, at vi har et konkurrencedygtigt skibsfartserhverv, der kan kontrahere nybygninger med danske værfter. Der er i øjeblikket med danske værfter kontraheret nybygninger til en værdi af ca. 9 mia kr., og der er, i alt fald for nærværende, kun 100 mill. kr. kontraheret med udenlandsk værft. Kontraheringen med udenlandske værfter varierer mellem 0 og 10 pct., og det er derfor meget vigtigt, at vi ved behandlingen af disse søfartslove tager hensyn til, at den indirekte beskæftigelsesvirkning, som vores søfart har, er nok så betydningsfuld som den direkte beskæftigelsesvirkning.

Jeg har også lyst til at gøre opmærksom på, at den danske handelsflåde indsejler ca. 20 mia kr. om året i udenlandsk valuta, og hvis vi ikke havde denne store valutaindtægt, kunne vi ikke her i landet opretholde så høj en beskæftigelse i vore hjemmemarkedserhverv og valutakrævende erhverv. Også det hensyn må indgå stærkt i vore overvejelser om dette lovforslag. Det skulle gerne være således, at vi ikke stiller kravene til besætnin-

[Arne Lund]

gens størrelse højere, end at der stadig væk er nogle skibe, der kan sejle.

Det er mit indtryk, at industriministeren i forbindelse med lovgivningen om uddannelsen inden for søfarten med sine forslag har tilstræbt et højere uddannelsesniveau og ad den vej også en større konkurrenceevne. Jeg tænker på det interessante forslag om integrerede besætninger, der kan fremmes gennem en skibsassistentuddannelse, og jeg tænker også på de andre uddannelsesforslag, som ministeren er kommet med.

Der forestår nok et langvarigt udvalgsarbejde. Vi må alle lytte til de henvendelser, vi sikkert får fra søfartsorganisationerne, og der bliver mange spørgsmål at stille. Det vil derfor ikke være rigtigt her ved første behandling at gå i enkeltheder – og dem er der mange af – men det, jeg for mit vedkommende gerne vil understrege, er, at vi i det konservative folkeparti vil medvirke til en saglig og positiv behandling af lovforslagene i udvalget, og, vil jeg gerne føje til, at vi også vil tilstræbe den bredest mulige enhed om forslagene.

Lige en enkelt bemærkning til sidst, hr. formand, som jeg ikke kan dy mig for at komme med, og det er den, at det er jo en triumf for ligestillingsbevægelsen, at vi nu ikke mere må tale om bemanning af skibe, men om besætning af skibe, selv om jeg må sige, at jeg foretrækker at bemandede et skib fremfor at få besættere om bord. Og én ting mere: vi skal vel ikke gå så langt, at vi ikke mere må tale om at søge mænd inden for skibsfarten?

Under alle omstændigheder har vi her en lovgivning, der kræver en bred indsats og et samarbejde mellem folketingets partier.

Skrumsager Skau (V):

De fire lovforslag om søfartsforhold danner et godt udgangspunkt for en tiltrængt rationalisering og modernisering, således at den danske skibsflåde kan klare sig i den internationale konkurrence. Disse forslag kan derfor betegnes som en positiv erhvervs-politik, og det er vigtigt at bringe den i forgrunden.

Her tænker jeg på, at dansk skibsfart er meget følsom over for den internationale konkurrence og de internationale konjunkturer, som jo har været meget, meget svingende

i de sidste 10–15 år. Antallet af skibe under dansk flag er blevet reduceret meget i de seneste år, og det gælder især antallet af småskibe, som er blevet reduceret med ca. 300 stykker i de sidste 10 år. Man kan så spørge: en ekstra mand, en unyttig mand, om bord på et skib, hvad beløber det sig til i kroner og øre? Ca. 400.000 kr. Kan det hæmme vor konkurrenceevne og medføre tab af en række arbejdspladser? Ja, det kan det; det kan i al fald være med til det, men selvfølgelig kan det nu foreslåede alene ikke redde dansk skibsfart.

Den nuværende lov som sådan trænger til en revision, ellers vil vi fortsat være handicappede i den internationale konkurrence, og det vil, som den tidligere ordfører har sagt, gå ud over vores beskæftigelse og også vores valutaindtjening, som er så vigtige for hele samfundet.

Ved selvsyn har jeg kunnet konstatere en rivende teknologisk udvikling på skibsfartsområdet, således at det tunge slæb nu næsten er afskaffet og erstattet af moderne teknik. Det gælder næsten alt udstyr til fortøjning, udstyr vedrørende sikkerhed, selvstyring, radar og moderne navigationsudstyr og også det fuldautomatiske maskinrum. En skibsbesætning skal derfor have flere kvalifikationer, end den skulle for 21 år siden, da loven vedrørende skibsbemanning sidst blev revideret. Det gælder for øvrigt også i næsten alle andre dele af dansk erhvervsliv, f.eks. i industrien og i landbruget.

Det forslag, der foreligger vedrørende skibsbesætning, vil kun have en meget begrænset virkning for den aktuelle bemanning af skibene – vi taler her om tocifrede tal – hvorimod de sidste års reduktioner i antallet af skibe under dansk flag på grund af konkurrenceforholdene har betydet store tab af arbejdspladser, så her taler vi om trecifrede tal; det betyder, som jeg tidligere har nævnt, nedgang i valutaindtjeningen.

Som helhed udgør forslagene derfor et godt og et fornuftigt grundlag for de kommende drøftelser i udvalget, men jeg har dog nogle mere specifikke bemærkninger til nogle punkter i forslaget.

I bedømmelsen af størrelsen og sammensætningen af skibenes besætning indgår en række subjektive vurderinger, men jeg er meget enig i, at det ledende princip i forslaget til lov om skibes besætning må være, at sik-

[Skrumsager Skau]

kerheden for menneskeliv på søen og miljøet skal være tilgodeset under de forskellige forhold, og at vi i denne vurdering også må se lidt på, hvordan vores nærmeste nabolande administrerer disse regler. Sammensætningen og størrelserne af skibsbesætningerne må ikke dikteres af kortsigtede beskæftigelseshensyn, som det var gældende før 1964-loven, selv om det kan siges, at der stadig væk er et lille rudiment tilbage, idet forslaget fortsat tilsigter at medtage hele restaurationspersonalet. Hvis der er en sikkerhedsmæssig begrundelse for at medtage hele restaurationspersonalet i lovforslaget, er det måske en god idé at tage det med, ellers kan jeg ikke rigtig se formålet.

Forslaget gør i nogen grad op med de såkaldte paragrafskibe, selv om jeg finder, at der nok fortsat er for mange skibsklasser, når størrelsen af dækspersonalet skal fastsættes. Her må vi også kunne se på en eventuel forenkling. I et par af klasserne har jeg fået oplyst at der kun er få skibe.

Jeg føler også, det er vigtigt, at der på alle skibe i den normerede dæksbesætning indgår ubefarne matroser, da det jo er praktikperioden og læreperioden for de befarne matroser, ligesom der i det normerede mandskab må kunne indgå aspiranter og lærlinge, der senere skal være styrmænd og andet, i maskin- og dæksmandskabet, når de har kvalifikationer dertil.

Forslaget om enhedsbesætning og en uddannelse som skibsassistent er en positiv nyskabelse, som givetvis vil blive en succes i fremtiden. Denne nyskabelse kender vi allerede fra andre lande. Den gør arbejdskraften mere fleksibel og medfører efter min mening også øget sikkerhed og tilfredshed om bord.

Ændringer i skibsføreruddannelsen må også kunne tilpasses, således at det bliver muligt at hoppe af på et tidligere niveau og anvende denne uddannelse som styrmand osv., uden at det behøver at berøre linjen i den nye, 3-årige skibsføreruddannelse.

Jeg vil også gerne lægge vægt på det principielle i, at direktøren for statens skibstilsyn eller besætningsnævnet fortsat har bemyndigelse til at fravige forslaget krav om besætning, og jeg vil også understrege, at de forskellige tabeller udgør et fornuftigt udgangspunkt. Det er en videreførelse af ordningen fra 1964, som jo i store træk har fungeret tilfredsstillende. Det betyder, at der kan fra-

viges, såfremt skibet har et højere eller et lavere teknisk niveau end det nuværende almindeligt gældende, som forslaget er baseret på. Derfor må det vel forventes, at der efter dette forslags vedtagelse vil være skibe, hvor en større eller mindre besætning vil være påkrævet i forhold til, hvad der fremgår af de forskellige tabeller over skibes besætning. Det er også fornuftigt at videreføre muligheden for at få fastlagt bemanningens størrelse inden bygningen af skibet.

Til forslaget om sønæringsloven har jeg ikke ret mange bemærkninger, bortset fra at der selvfølgelig skal sikres en rimelig overgangsordning fra det nuværende system til det nye system. I øvrigt kan jeg tilslutte mig de udvidede og forbedrede uddannelseskrav, som ligger i forslaget, især at der skal lægges vægt på kurser af sikkerhedsmæssig karakter.

Endnu en gang vil jeg understrege betydningen af det nye forslag om skibsassistenter, som kan gå ind i enhedsbesætningen; det er den rigtige vej.

Vedrørende forslaget om ændring af sømandsloven kan jeg nævne, at det er tilfredsstillende, at hviletidsbestemmelserne fremtidig i øget udstrækning også skal omfatte skibsbesætningen. Nu er der jo mange specielle forhold, der gør sig gældende på havet og i havne, og der må selvfølgelig være visse undtagelser, både hvad angår de skibe, som er omfattet, og skibes særlige arbejdsrytme eller mangel på samme.

Forslaget stadfæster muligheden for, at sømænd kan fratæde på grund af skibes destination til krigsområder m.v. Det er tilfredsstillende at se, at rederierne i disse tilfælde er pålagt at betale $\frac{1}{4}$ af de samlede rejseomkostninger, hvor altså staten går ind og dækker $\frac{1}{3}$ af rederiets omkostninger.

Som helhed danner de fire lovforslag efter min mening et godt grundlag for en fornuftig forhandling i udvalget, og venstre kan derfor tilsige forslagene en velvillig behandling.

Rahbæk Møller (SF):

Indledningsvis skal jeg sige, at jeg er lidt forundret over, at regeringen fremsætter et så omfattende lovkompleks på denne måde. Det var naturligt, om der havde ligget et kommissions- eller udvalgsarbejde bag, så vi som baggrund for de konkrete forslag havde haft en grundig viden om skibsfartens forhold og

[Rahbæk Møller]

om søfarendes vilkår. Nu beder regeringen os om at tage stilling til et omfattende lovkompleks uden en sådan baggrundsviden. Den må vi så se at fremskaffe under udvalgsarbejdet, men jeg vil gerne på forhånd sige, at jeg ikke finder disse vilkår tilfredsstillende.

Disse kritiske bemærkninger knytter sig især til nr. L 128, forslag til lov om skibes besætning. For dette forslags vedkommende kan vi støtte titlen – det er godt, den er gjort kønsneutral – men derudover har vi ikke meget godt at sige.

Først og fremmest må vi rejse spørgsmålet: hvad er egentlig hensigten med dette forslag? I bemærkningerne angives det, at formålet er at justere besætningsreglerne til det faktisk forekommende og skabe smidigere regler af hensyn til den teknologiske udvikling og konkurrenceevnen. Samtidig angives det, at det især er de mindre skibe, der har problemer, mens de større skibe efter alt, hvad der foreligger, klarer sig udmærket. Men så er det jo ejendommeligt, at det netop er for de store skibes vedkommende, at der foreslås nedskæringer, mens lovens krav er uændrede for de små skibes vedkommende.

Jeg skal i denne forbindelse minde om, at der er to funktioner, der simpelt hen er forsvundet i det foreliggende forslag i forhold til nugældende lov. Det drejer sig om bådsmanden og for tankskibes vedkommende pumpemanden. Disse to personer er i den nugældende lov ikke medregnet i dæksmandskabet, og nedskæringerne i forhold til gældende lov er derfor større, end det umiddelbart fremgår.

Der er også et andet forhold, der er slående: de krav, der stilles til skibsteknisk udstyr, er ikke særlig vidtgående. Alle større skibe har været udstyret med disse ting i mange år. Det er derfor nærliggende at få en mistanke om, at stort set alle skibe med nutidigt udstyr straks fra begyndelsen vil få dispensation fra den nye lovs regler.

Med andre ord: dette forslag kan kun ses som et forsøg på at skabe mulighed for yderligere besætningsnedskæringer for de store skibes vedkommende. Det er nødvendigt at advare herimod. Vist er konkurrenceevnen vigtig, men det er hensynet til sikkerhed og arbejdsmiljø også. Statistikkerne over søfolks dødelighed og sygelighed viser, at begge dele er et stort problem.

Lovforslaget sigter sammen med forslaget til ny sønæringslov og til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse mod at indføre en ny stillingskategori i form af skibsassistenter, der kan fungere både som dæksbesætning og som maskinpassere. Jeg vil så stærkt som muligt advare mod denne fremgangsmåde. Der er her tale om overenskomststof, og det kan ikke undgå at skabe uro at forsøge at gribe ind heri via lovgivningen. Den rigtige fremfærd vil være at lade organisationerne forhandle spørgsmål af denne art og, hvis de på et tidspunkt bliver enige om, at en sådan nyskabelse vil være nyttig, at skabe lovgrundlag herfor.

Angående nr. L 129, forslag til sønæringslov, skal jeg især gøre bemærkninger om §§ 19, 20 og 22. Vi finder det utilstrækkeligt, at der kun stilles krav om, at matroser og motormænd skal have den nødvendige uddannelse, hvis de påmønstres i Nordvesteuropa. Der er god grund til at sikre en større andel af dansk beskæftigelse også uden for dette område. De fleste af de lande, vi konkurrerer med, har efterhånden fået regler, der sikrer beskæftigelse for de pågældende landes søfolk, og det burde vi også have. Hvorfor skal redere uden videre kunne hyre udenlandske søfolk, når det ikke er tilladt arbejdsgivere i land at ansætte udlændinge uden arbejdstiladelse?

Vedrørende nr. L 130, forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse, finder vi det tilfredsstillende, at der nu afsættes midler til de nødvendige kurser, så §§ 20 og 22 i sønæringsloven kan sættes i kraft. Vi vil dog godt rejse spørgsmålet, om det behøver at ske med 1 års forsinkelse.

Vedrørende nr. L 131, forslag til lov om ændring af sømandsloven, er det karakteristisk, at netop denne lov, der handler om de søfarendes rettigheder, er den eneste, der ikke er blevet underkastet en gennemgribende revision. De ændringer, der foreslås, er entydige forbedringer, men spørgsmålet er, om de er store nok. F.eks. er det da en fordel, at der nu indføres en 10 timers regel svarende til 11 timers reglen på land, men hvorfor ikke fuldt ud ligestille vilkårene på land og på søen i denne henseende? Når denne regel ikke skal gælde ved ankomst til havn, vil jeg godt spørge, om der ikke er tale om en fejl. Hvis der endelig skulle være undtagelser, er det, så vidt jeg er orienteret, snarere ved af-

[Rahbæk Møller]

gang, at hviletidsbestemmelser kan give problemer.

Det er godt, at bestemmelserne om søfolks rettigheder i krigszoner forbedres, men hvorfor ikke følge de midlertidige bestemmelser, der gælder for Den persiske Bugt? Der er stadig grund til at se på søfolks praktiske muligheder for at tage hjem, når de opdager, at deres skib skal sejle i krigszone.

Der er også grund til at se på, om ikke man burde genindføre søfolks ret til en månedlig fridag. I dag er det i realiteten sådan, at søfolk ikke kan få mulighed for at gå i land, når de er i havn. Det burde være en menneskeret at kunne gøre det i hvert fald en gang om måneden. Der er også grund til at se på bestemmelsen om, at søfolks ret til afmønstring efter 6 måneder ikke gælder, hvis de har været i dansk havn inden for de sidste 3 måneder. Denne bestemmelse kan i værste fald medføre, at de skal være påmønstret i 9 måneder uden ferie.

Afslutningsvis vil jeg rejse et spørgsmål, der ligger uden for disse fire lovforslag, men som har sammenhæng med dem, nemlig om retten til at skifte til bekvemlighedsflag. Det er jo et spørgsmål, der behandles på UNCTAD-konferencer, og det er velkendt, at u-landene går ind for at stramme reglerne. Det er også velkendt, at rederne efter for år tilbage at have været imod bekvemlighedsflag nu modsætter sig ethvert initiativ for at begrænse mulighederne. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, hvilken stilling den danske regering indtager ved disse forhandlinger. Støtter den rederorganisationerne, eller støtter den de søfarende og u-landene i dette spørgsmål?

Larsen-Ledet (RV):

Da mit partis ordfører i denne sag, fru Aase Olesen, er forhindret i at være til stede, skal jeg på det radikale venstres vegne anbefale de fire søfartslovforslag til en positiv og saglig udvalgsbehandling. Vi finder, at behovet for ændringer er tilstrækkeligt begrundet, og vi mener derfor, at lovforslagene bør gennemføres i denne folketingssamling.

Søfartslovgivning må altid tage sit udgangspunkt i sikkerheden til søs, men med mere end 90 pct. af den danske handelsflåde i udenrigsfart er vi af konkurrencemæssige grunde ikke frit stillet med hensyn til, hvilket

lovkrav vi vil stille til skibsfarten. Lovforslagene er udtryk for en balanceakt mellem modstridende interesser, og kun et grundigt udvalgsarbejde kan vise, om ministeriet har fundet den rette balance.

Vi vil i udvalget bl.a. gerne have belyst konsekvenserne af hviletidsbestemmelserne og af ændringerne på uddannelsesområdet for den mindre skibsfart.

Brusvang (CD):

På centrum-demokraternes vegne har jeg følgende bemærkninger til lovforslaget om skibes besætning, forslaget til sønæringslov, lovforslaget om søfartsuddannelse og forslaget til sømandslov:

Det siger næsten sig selv, at den teknologiske udvikling må have konsekvenser for skibes indretning og skibes bemanning og skibes drift. Jeg opfatter da også de foreliggende forslag fra industriministerens side således, at tanken er så vidt muligt at opfange denne udvikling og skabe de bedst mulige forudsætninger for en endnu gunstigere udvikling på området. Området er i øvrigt økonomisk særdeles følsomt, og vi må erkende, at selv små udsving i omkostningerne kan få helt afgørende konsekvenser for konkurrenceevnen.

At det er et vigtigt lovgivningsområde, er der ingen der vil bestride. Det er ikke mindst sikkerheden, det gælder, men det gælder også beskæftigelsen til søs, og det gælder beskæftigelsen på de danske værfter.

Med hensyn til besætningsspørgsmålet har jeg noteret mig, at der rent faktisk er blevet en væsentlig afstand fra det indhold, bemanningsskalaerne har i dag, og til den bemanning, der er på skibene. Det vil sige, at vi mangler den fornødne fleksibilitet i den gældende lovgivning, og at lovforslaget i højere grad skulle være i overensstemmelse med den faktiske situation.

Vedrørende søfartsuddannelsen finder CD det rigtigt, at man ikke foretager en afbrydelse af uddannelsen, når det drejer sig om en eksamen, som udviklingen har vist at der ikke længere er behov for. Sigtet: i stedet at nå frem til en uddannelse på et højere niveau, må være rigtigt. CD er også positivt indstillet over for tanken om skibsassistenter og i det hele over for planerne om en enhedsbesætning.

[Brusvang]

Vedrørende sønæringsloven har jeg ikke på det foreliggende grundlag nogen bemærkninger.

Det vigtigste ved sømandslovsforslaget er at give sømanden adgang til at kræve afsked, når det drejer sig om indsejling i områder med en faretruende tilstand for skib eller mandskab, og de nødvendige ændringer af lovgivningen for at opnå en sådan adgang for sømanden finder vi det rigtigt at gennemføre. Det er et rimeligt og menneskeligt hensyn, man dermed tilgodeser.

Jeg finder det nødvendigt, når man gennemfører et lovforslag, der fører til mindre besætninger på skibene, at det har konsekvenser for de gældende hviletidsbestemmelser. Jeg har forstået de søfarendes organisationer således, at de gerne ser hviletidsbestemmelserne udformet sådan, at de i højere grad kommer til at svare til arbejdsmiljølovens hovedregel, men dette må så igen medføre, at der gives mulighed for en række dispensationer.

Der foreligger allerede på indeværende tidspunkt en lang række udtalelser fra organisationerne om deres synspunkter på de fremsatte lovforslag. Jeg synes, det er ret vigtigt at konstatere, at der ikke er tale om, at man udelukkende har arbejdsgiversynspunkter kontra arbejdstagersynspunkter, men at der også organisationerne imellem på en anden led er uenighed om disse spørgsmål. Det vil altså sige, at den lovgivning, vi til syvende og sidst når frem til, i høj grad må være udtryk – som også andre har sagt det – for en balanceakt.

Vi er generelt positive over for lovforslagene og positive over for det kommende udvalgsarbejde.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Hvis hr. Arne Lund så nødigt vil risikere, at der kommer BZere om bord på skibe, så synes jeg nok, han burde have været lidt mere kritisk i det, han sagde heroppefra om de fire lovforslag, vi behandler. Det er vel almindelig logik, at jo dårligere arbejdsvilkår de ansatte har, jo større mulighed er der for, at de udvikler sig til BZere, og jo bedre vilkår de har, jo færre muligheder er der for det.

Disse fire lovforslag handler ikke om, at nu tager man virkelig fat på de meget store

problemer, der er inden for søfarten og specielt for de folk, der er ansat på skibene. Det handler i virkeligheden om, at man laver nogle relativt begrænsede justeringer, hvoraf nogle kan få vidtrækkende konsekvenser, mens andre ikke vil få det. Den store katastrofe ligger i flere forhold, bl.a. i, at man overhovedet ikke tager fat på de vigtige arbejdsmiljøproblemer, der er om bord på skibene. Det var måske det allerførste, man skulle have sat sig ned og taget fat på, når man valgte at fremsætte nogle lovforslag, der er så omfattende.

Jeg vil gerne sige med det samme, at jeg ligesom hr. Rahbæk Møller er meget kritisk over for, at vi får fire sådanne lovforslag, uden at der har været et bredt forudgående arbejde, der peger på, hvad det egentlig er for nogle problemer, der eksisterer inden for dette område. Det allerbedste ville være, hvis man sagde: vi tager disse lovforslag af bordet igen, og så nedsætter vi et udvalg med de implicerede parter, der skal gennemgå, hvad det egentlig er for nogle problemer.

Alle ved, at søfolk ikke har de samme rettigheder som vi andre, der går på landjorden, altså alle landkrabberne. De har ikke de samme rettigheder, når det f.eks. handler om arbejdsmiljø. Det synes jeg er et ganske stort problem, og vi har diskuteret det her i salen før, bl.a. vedrørende overdødeligheden blandt søfolk, men så sandelig også på en lang række andre områder, hvor arbejdsmiljøloven simpelt hen ikke eksisterer.

Udgangspunktet for disse lovforslag har været, at man har villet sikre rederne bedre konkurrencevilkår, og det er selvfølgelig ikke særlig overraskende. Derfor har man med loven om skibes besætning lavet, hvad man kalder justeringer af selve besætningerne. Så vidt jeg er orienteret, har der ikke været de store problemer i konkurrenceforholdene, hvis vi sammenligner os med vore nabolande, men det er klart, at hvis man går til den yderlighed at sammenligne besætningsreglerne for danske søfolk og for danske skibe med alle mulige andre landes forhold, så kan man altid sige, der er problemer. Hvis man på et eller andet område sammenligner konkurrencevilkårene med Hong Kongs, så er der da ved gud problemer. Det samme gælder, hvis man sammenligner med de skibe, der sejler under bekvemmelighedsflag; så er der selvfølgelig problemer for rederne. Men

[Anne Grete Holmsgård]

hvis man vil tvinge besætningstallet ned på det niveau, så bliver der til gengæld meget store problemer med den sikkerhed for besætningen, som venstres repræsentant, hr. Skrumsager Skau, talte om, idet han sagde, at man skulle sørge for, at der var ordentlig sikkerhed for besætningen. Det kan man altså ikke med de regler, der ligger her.

Ud over det synes jeg, det er lidt besynderligt, at ministeren, når han i øvrigt har sagt, at han synes, det var de mindre redere, de mindre skibe, der var klemte af besætningsreglerne, så foreslår nogle regler her, som i virkeligheden ikke ændrer forholdene for de mindre skibe, men derimod for de større skibe. Det er de store skibe, der får mulighed for gennem dette at få en ringere besætning. Det er også her, de store problemer er, og det er også her, besætningen vil komme ud for virkelig store problemer.

Forslaget lægger altså op til en dårligere sikkerhed for besætningen, specielt på de store skibe, og jeg ved ikke, hvordan hr. Skrumsager Skau vil løse det problem, at han heroppefra taler om sikkerheden, men alligevel er positiv over for lovforslaget. Jeg kan ikke se, at der findes anden løsning på det, end at man siger, at man er yderst negativ over for dette, hvis man ikke, fordi man er regeringspartimedlem, kan få sig selv til at sige ligefrem, at man allerhelst så det skrotet.

Det er korrekt nok, at med hensyn til hviletidsbestemmelserne sker der en tilnærmelse til de forhold, der gælder for landkrabber. 10 timer er selvfølgelig lidt bedre end det, der eksisterede i forvejen, men det hjælper jo ikke så forfærdelig meget, da der er en dispensationsmulighed, når skibet anløber en havn, for det er bl.a. på det tidspunkt, der er spidsbelastning. Er der en situation, hvor man har brug for hviletidsbestemmelser, der er ordentlige og hæderlige, så er det netop spidsbelastningssituationen. Det, der er tale om, er, at man på papiret får nogle bedre regler, men i realiteten formentlig ikke får bedre regler, for i spidsbelastningssituationerne kan reglerne simpelt hen sættes ud af kraft.

Med hensyn til enhedsmandskab og med hensyn til de ting, der står i forslaget til sønæringslov i §§ 19 og 20, er jeg enig med hr. Rahbæk Møller i, at det er overenskomststof. Det er ikke noget, folketinget skal lovgive

om. Vi skal ikke sidde her og lovgive om, hvordan der skal laves andre faggrænser på skibene. Det er afgjort et overenskomstspørgsmål, som de berørte parter må forhandle om. Det kan da godt være, at når de har forhandlet, er der brug for en justering af loven, men det må komme til den tid. Det kan ikke være meningen, at vi skal tvinge nogle bestemte ting ned over organisationerne, uden at de i realiteten har anden mulighed end at skrive nogle breve til os eller komme i deputation i udvalget og fremlægge deres synspunkter.

Jeg finder det heller ikke særlig relevant, at man har nogle påmønstringskrav, som kun gælder for Nordeuropa. Jeg kan godt forstå, at man oprindelig har haft dem, dengang man ikke havde fly. Det er selvfølgelig lidt besværligt, hvis man med tog skal sende en uddannet dansk sømand m/k til et eller andet sted i det fjerne østen, men vi har immervæk et flysystem, som betyder, at man i løbet af et døgn kan komme hvor som helst hen i verden. Der er overhovedet ikke nogen saglig begrundelse for, at de regler kun skal gælde for Nordeuropa. De bør selvfølgelig gælde for hele verden, og det er vel et rimeligt krav, at besætningen vil have folk, der er ordentligt uddannet, til at påmønstre, lige meget om det foregår i Nordeuropa, i Sydeuropa eller i Østen.

Problemet er i realiteten, at de herinde, der taler om valutaindtjening osv., fuldstændig overser det faktum, at der er ganske mange søfolk herhjemme, som er arbejdsløse, og de koster immervæk det offentlige temmelig mange penge. Hvis man laver nogle regler, hvorefter det hele tiden er muligt for rederne at påmønstre folk andre steder fra eller at nedbringe skibenes besætning, så øger man det problem, at flere danske søfolk skal gå rundt og være arbejdsløse og have udbetalt støtte fra det offentlige.

Så vil modargumentet formentlig være: ja men hvis man ikke gør sådan nogle ting, så flygter rederne bare ind under bekvemmelighedsflag. Hvis det er det, der er problemet, så må man tage fat på det problem, og så må man komme med nogle forslag til, hvordan man kunne løse det. Jeg har ikke nogen fikse og færdige skuffeforslag til, hvordan man forhindrer den trafik, der består i at flygte ind under bekvemmelighedsflag, men en måde, man måske kunne styre det på, var ved

[Anne Grete Holmsgård]

gennem erhvervsstøtten at sætte nogle bremseklodser ind over for den trafik, der foregår, hvor rederne flygter ind under bekvemmelighedsflag.

Selvfølger ved jeg godt, at det på dette område som på andre områder er svært at kontrollere rederne, ligesom det er svært at kontrollere andre store og indflydelsesrige arbejdsgivere. Hvis de vil flytte til udlandet, så flytter de til udlandet. Hvis de vil flytte ind under bekvemmelighedsflag, så flytter de selvfølgelig ind under bekvemmelighedsflag. Men man kan jo gøre det så svært for dem som overhovedet muligt, og det var en af de ting, man skulle have taget fat på, når man alligevel har valgt at fremsætte nogle temmelig omfattende lovforslag, som vi overhovedet ikke kan nå at forholde os til i detaljer under en førstebehandling, men selvfølgelig kan gå nærmere ind i, når vi kommer til udvalgsarbejdet.

Som en sidste ting, inden tiden udløber, vil jeg nævne, at jeg synes, der er mangelfulde garantier for hjemrejsen for søfolk. Vedrørende et andet problem, som hr. Rahbæk Møller nævnte, nemlig bestemmelserne om hjemrejse fra krigszoner, er jeg helt enig i, at man som et minimum burde gøre de midlertidige bestemmelser, der eksisterer for Persergolfen i øjeblikket, til permanente regler i stedet for det, der er foreslået i forslagene.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Et skib er jo en arbejdsplads, og derfor gælder samme regler som på alle andre arbejdspladser. Det er vigtigt, at der er en økonomi, som kan bevare arbejdspladsen, og at der er så gode forhold som muligt for medarbejderne.

De fire lovforslag, vi behandler i dag, har til formål at styrke dansk skibsfart, at gøre det muligt at klare sig i den skarpe konkurrence med udlandet, og det har vi hørt meget om. Vi har også hørt, at det ikke er muligt at tilfredsstille begge parter, redere og ansatte, og derfor må der blive tale om en afbalance-ring.

Jeg skal ikke gå ind i alle de enkeltheder, forslagene rummer. Jeg mener, der er stof til udvalgsbehandling og til at gå i detaljer med mange ting. Jeg tror, det er nødvendigt i udvalget at se på de særlige forhold, der gælder for det at være om bord på et skib. De ansat-

te dér har ganske specielle forhold, så selv om man kunne fremstille skibe, der kunne klare sig med meget lidt mandskab, mener kristeligt folkeparti, at det er nødvendigt at se på bl.a. vagtafløsning, sikkerhedsbestemmelser og en ting som, at man har mulighed for samvær med kolleger. Hvis man i lang, lang tid skal opholde sig på et skib og ikke har mulighed for at komme i land og alle skal arbejde på et eller andet tidspunkt, så kan det give nogle problemer. Det tror jeg vi er nødt til at tage i betragtning, selv om det selvfølgelig også er nødvendigt, at økonomien er i orden, for at det kan lade sig gøre at konkurrere. Jeg tror, det er vigtigt, at vi i udvalget ser nærmere på, hvilke forhold der er, og hvilke muligheder vi har for at skride ind dér.

Kristeligt folkeparti er også glad for de nye uddannelsesmuligheder. Det, at man giver en, der skal uddannes, flere muligheder, synes jeg er en god ting, som måske kunne smitte af på mange andre områder, sådan at man er udrustet til at klare flere opgaver. Det gælder også for skibsførere, at de får så god en uddannelse som overhovedet muligt.

Jeg mener også, at vi må se på sådan en ting som afmønstring. Jeg kan godt forstå, at når man kommer i farlige situationer, hvor man føler sig utryk, må det være en menneskeret og mulighed, at man kan afmønstre. Alene det, at man har den mulighed, gør måske, at man bedre kan affinde sig med forholdene om bord.

Kristeligt folkeparti er meget åbent over for diskussioner. Vi tilslutter os forslagene, men mener ikke, at de udelukker drøftelse og en god udvalgsbehandling.

Dohrmann (FP):

Vi har altid i fremskridtspartiet haft den tradition, at uanset hvem der har fremsat et forslag, har vi tilkendegivet vores stilling ud fra forslagens indhold. Jeg siger dette, fordi vi igen her i dag har oplevet, at samtlige regeringspartier står op og anbefaler nogle forslag, og modsat kan man høre visse venstre-fløjspartier, som kritiserer forslaget sønder og sammen, for det mener de nu engang er deres opgave.

Vi forsøger som sagt at give en nøgtern vurdering af de enkelte forslag, og i dette tilfælde vil jeg godt sige til industriministeren

[Dohrmann]

og de partier, der står bag forslaget om skibes besætning, at det skal de absolut ikke roses for. Danske skibe og danske søfolk har igennem årtier slæbt milliarder af kroner hjem i fremmed valuta. Når det har kunnet lade sig gøre, skyldes det naturligvis først og fremmest to ting. Den ene ting er, at vi har haft nogle dygtige redere, som har sat nogle ting i gang. De har så igen haft et dygtigt mandskab, som har givet Danmark et vældig godt ry i udenlandske kredse. Den anden ting, der har givet mulighed for, at det overhovedet kunne lade sig gøre, at lille Danmark er blevet så stor en søfartsnation, er, at lovgivningen førhen var således, at den var til at leve med.

Inden for skibsområdet er der naturligvis sket den samme udvikling som i resten af samfundet, og derfor står vi i dag med nogle håbløst forældede bemandingsregler. Disse bemandingsregler er ministeren blevet gjort opmærksom på i allerhøjeste grad trænger til at blive ændret, og hvad gør ministeren så? Forsøger han at udarbejde nogle forslag, som er tidssvarende, forstået på den måde, at de moderne skibe, der bliver bygget i dag, naturligvis ikke skal have så stor en bemanding, som skibe skulle have førhen, hvor der var mange ting, der var langt mere upraktiske? Nej, det gør ministeren ikke. Ministeren ved, at Sømandenes Forbund har ét standpunkt vedrørende bemandingen, rederne har et andet, og så vælger ministeren noget, der ligger cirka i midten. Det er ikke særlig godt at blive præsenteret for den slags forslag.

Vi har været så heldige at have fået en del henvendelser, bl.a. fra noget, der hedder Tankskibsrederiet i Herning. Den er formet som et åbent brev til industriministeren, og derfor går jeg ud fra, at han har læst den. Der gøres opmærksom på, at hvis loven ikke bliver ændret langt, langt mere, end ministeren ønsker det, så vil resultatet være, at mange danske skibe vil blive solgt, eller også vil de føre en anden nations flag, og det er så absolut ikke i dansk interesse.

Hvis der er noget, vi har brug for, så er det selvfølgelig, at der bliver tjent udenlandsk valuta. Det står også i et af de åbne breve, der er sendt til industriministeren. Der er fremdraget et eksempel, hvoraf det fremgår, at hvor der på et dansk skib kræves 10-12 mand, kræves der på et hollandsk skib, altså en konkurrent, et sted mellem 5 og 7

mand. Hvordan vil man have at danske skibe, danske redere skal konkurrere under de vilkår? Der bliver også nævnt, at visse lande, også visse EF-lande, favoriserer egne skibe, egne rederier. Det er naturligvis også noget, regeringen omgående burde tage fat i. Det kan simpelt hen ikke accepteres. Vi er i dag i EF, og derfor må der, hvis regeringen ellers vil lægge sig i selen, kunne ændres på disse ting.

Jeg synes oprigtig talt – det er ikke noget, jeg siger for at genere ministeren – at ministeren skulle tage disse lovforslag tilbage og så få udarbejdet nogle, der er tidssvarende; så vil vi hellere end gerne stemme for dem. Det, vi bliver præsenteret for her, er så kritiskabelt, at jeg tvivler på, at vi kan stemme for nogen af de foreliggende forslag.

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Rahbæk Møller har på udmærket måde fremført de synspunkter, SF har med hensyn til de lovforslag, der her er til behandling, men jeg kan ikke lade være med at komme med et par bemærkninger til et par af de ordførere, der har været heroppe. Det drejer sig om hr. Dohrmann og hr. Skrumsager Skau.

Hr. Dohrmann har rost danske redere meget. Jeg synes nok, man har set eksempler på, at danske redere ikke er særlig rosværdige. Jeg tænker her på de ulovlige sejladser til Sydafrika. Når hr. Skrumsager Skau siger, at der er nogle unyttige besætningsmedlemmer om bord i danske skibe, så vil jeg godt bede hr. Skrumsager Skau om, når nu dette skal undersøges og viderebehandles i erhvervsudvalget, at prøve at finde ud af, hvor mange overtimer folk har i nogle af skibene. For jo færre besætningsmedlemmer der kommer om bord, desto mere overarbejde – og det er tvungent – er der til de folk, der er om bord.

Arbejdsmiljøloven duer ikke. Den gælder slet ikke. Man ved også, at de fleste dødsfald og ulykker på danske arbejdspladser sker til søs. Det problem kan man løse ved at lade være med at tage besætning om bord. Men der er andre måder at gøre det på. Hr. Skrumsager Skau er tilsyneladende enig, han vil hellere have robotskibe, men vi andre vil godt bevare nogle arbejdspladser, og det er jo det, det drejer sig om.

[Tommy Dinesen]

Hvis der kun kommer f.eks. 6 mand om bord i et skib, der passer deres vagter, så er der ikke nogen til at vedligeholde skibet, og de fleste redere, i hvert fald de fornuftige af dem, er klar over, at jo bedre vedligeholdet et skib er, desto mere får de for det, når det bliver solgt. Der er ingen unyttige mennesker om bord, men de arbejdspladser, vi nu har til danskere, vil overgå til udenlandske skibsværfter, og det er vel ikke ligefrem det, man vil. Vi vil i hvert fald ikke.

En enkelt rosende bemærkning vil jeg da godt give ministeren. I storebededagsferien rejste vi et spørgsmål over for ministeren, der bl.a. gik ud på, om man ikke skulle give de danske søfolk lov til at rejse hjem i tilfælde af, at de var i en krigszone, altså i Persergolfen, som det var på daværende tidspunkt. Dengang svarede ministeren, at det mente han ikke var nødvendigt. Nu er det altså kommet ind i loven, og det er udmærket, men jeg synes, det er noget konservativt, at danske søfolk skal betale en fjerdedel af udgifterne ved at komme hjem. De bestemmer jo ikke, hvor de skal sejle hen, det gør rederne, og man kan altså ikke gøre for det, hvis man kommer ned på Lagos' red eller man kommer i Den persiske Havbugt. Så skal man selv betale, hvis man vil hjem. Det er jo ikke noget, folk gør for sjov.

Der er 25 pct. arbejdsløshed inden for faget, og man skal gå arbejdsløs i et halvt år. Derfor kan det ikke være rigtigt, at man skal betale en fjerdedel af udgifterne ved sin egen hjemrejse. Hvis det f.eks. var folk fra Danida eller en dansk ambassade et eller andet sted, var der da aldrig nogen, der ville sige, at de skulle betale en fjerdedel af udgifterne ved deres hjemrejse, fordi de måske var ved at blive slået ihjel; det kan jeg da ikke tænke mig.

Jeg har spurgt industriministeren om en anden ting. Det var på baggrund af de ulovlige sejlads med våben til Sydafrika. Hvis danske søfolk, når de fik at vide, at de skulle til Sydafrika med en ulovlig last, sagde: det vil vi ikke være med til, vi vil gerne afmønstre, kunne man så ikke – ellers kommer der i hvert fald et ændringsforslag til lovforslaget – lade folk rejse hjem? Ikke nok med, at de skal betale deres egen hjemrejse, som kan koste adskillige tusinde kroner. Oven i købet får de 5 ugers karantæne, når de kommer hjem, og skal gå et halvt år arbejdsløse. Man

skal altså være en meget stor idealist, hvis man siger nej til at sejle med de ulovlige laster. Når jeg snakker om ulovlige laster, vil jeg godt tage olietransporterne med, for de bliver altså også brugt, hvis der er krig nogle steder. Man kunne godt tænke sig, at nogle af de lande, der er i konflikt med Sydafrika – dem er der som bekendt nogle stykker af – holder øje med, hvad det er for nogle skibe, der sejler på Sydafrika. Hvis besætningsmedlemmer – det kan man se i deres søfartsbog – har været på et af de skibe og været med til at sejle på Sydafrika, kan de godt risikere at ryge i fængsel og sådan noget, og vi har for ikke så lang tid siden set, at det ikke er nemt at få folk ud igen, især ikke, når det drejer sig om nogle af landene i Afrika.

Industriministeren (Stetter):

Jeg takker samtlige ordførere – minus hr. Dohrmann – for interessante og værdifulde indlæg. Det er betydningsfuldt at kende partiernes principielle holdning.

Der har naturligvis været fremsat kritiske bemærkninger, og anderledes kan det næppe være, men det forekommer mig, at de positive og løfterige tanker og udtalelser har været i klart flertal.

Forslagene blev fremsat den 23. januar 1985. I dag har vi den 31., og der har således ikke været mange dage til forberedelse, det erkender jeg blankt. Hr. Arne Jensen kritiserede industriministeren og industriministeriet for denne kendsgerning. Det er ikke den rigtige adresse. Forholdet er det, at folketinget suverænt planlægger sin køreplan uden indblanding fra ministrene. På den anden side må jeg gøre opmærksom på, at det, vi her ved førstebehandlingen skal tale om, jo er den principielle holdning.

Jeg kan i øvrigt bekræfte over for hr. Arne Jensen, at der er foregået et langvarigt og grundlæggende forarbejde i løbende kontakt med alle involverede parter, inden vi er nået frem til det tidspunkt, hvor vi forelægger sagen for folketinget.

Hr. Arne Jensen efterlyste en lang række detaljerede oplysninger, og hr. Arne Lund og andre var inde på samme emne, og jeg skal herfra kun sige, at jeg er rede til at give alle disse oplysninger til udvalget, ligesom jeg er rede til at møde til samråd.

[Industriministeren]

Hr. Arne Jensen efterlyste endvidere høringssvar fra samtlige interesserede organisationer, og det er et ønske, som vi naturligvis omgående vil efterkomme. Hr. Arne Jensen kræver, at socialdemokratiet nødvendigvis skal høres. Ja naturligvis, og jeg håber så, at vi kan nå frem til et resultat. Hr. Arne Jensen understregede, at der var behov for varige løsninger, og mente, at ministeren kunne gøre meget for at nå frem til dette resultat, og jeg er enig i den betragtning, men jeg må tilføje, at begge parter kan gøre meget for at nå frem til et positivt resultat.

Hr. Rahbæk Møller og senere fru Anne Grete Holmsgård ønskede og krævede et forudgående udredningsarbejde. Det er naturligvis et skøn, hvornår man skal have et sådant arbejde, men jeg vil gøre opmærksom på, at der jo ikke er tale om ny lovgivning. Der er tale om en række ændringsforslag til en bestående lovgivning, og det er jo ikke således, at folketinget normalt kræver, at der gennemføres et udredningsarbejde, når vi fremsætter ændringsforslag til noget kendt stof. Men det giver mig anledning til at sige, at det er alt for sjældent, at folketinget beskæftiger sig med søfartsproblemer, og det er vel årsagen til, at flere af tingets medlemmer føler, at de er på tynd is; det kan jeg kun give hr. Rahbæk Møller ret i. Nu har folketinget fået en mulighed for at sætte sig ind i søfartens problemer og vanskeligheder og ikke mindst naturligvis i søfartens fremtid, og jeg håber, at tinget benytter sig af denne gunstige lejlighed.

Hr. Rahbæk Møller omtalte retten til at sejle under fremmed flag og spurgte, hvem regeringen egentlig holder med, rederne eller de søfarende. Jeg kan svare, at regeringen støtter, at man har frihed til at overføre et dansk indregistreret skib til registret i et andet land, og det gør vi, fordi det ofte kan være nødvendigt for at få andel i fragter og få andel i arbejde, f.eks. på den britiske del af Nordsøoklen. Der kan man ikke være med, uden at man sejler under britisk flag.

Vi har ikke nogen officielle statistikker over antallet af skibe under fremmed flag med tilknytning til danske rederier, men jeg vil gerne i den forbindelse understrege, at vi aldrig nogen sinde kan klare os mod lande som Panama, Singapore, Liberia, og hvad der ellers er af områder, hvor man kan indregistrere et skib. Opgaven for folketinget må

være at finde frem til en lovgivning, der gør det muligt for danske redere og rederier at sejle under dansk flag; det har vi et kæmpeansvar for kommer til at ske.

Hr. Dohrmann mente ikke, at regeringen og regeringspartierne skal roses for disse lovforslag. Det ønsker vi heller ikke, og allermindst da af hr. Dohrmann, for så var der da i hvert fald noget i vejen med disse forslag. Jeg tager kritikken meget let, for jeg forstod af hr. Dohrmanns tale, at han overhovedet ikke havde sat sig ind i forslagene, og derfor har jeg heller ikke flere kommentarer til hr. Dohrmann.

Hr. Tommy Dinesen – og jeg var glad for, at hr. Tommy Dinesen tog ordet – mente, at det var noget konservativt, at sømanden selv skal betale en fjerdedel af udgifterne ved hjemrejsen, og det er jeg ganske enig i. Vi mener, at det er nødvendigt, at sømanden selv betaler en del af udgiften. Det er naturligvis et skøn, hvor stor denne andel skal være, og hr. Tommy Dinesen vil have bemærket, at vi nu i stedet for at forlange halvdelen kun opkræver en fjerdedel.

Hr. Tommy Dinesen omtalte forholdene med sejlads af våben, ammunition og lignende til Sydafrika, og det er indlysende, at dette er forbudt i henhold til gældende dansk lov. Det er også indlysende, at i det øjeblik rederen eller skibsføreren overtræder denne bestemmelse, så kan han drages til ansvar for det, og det har vi jo også set har været tilfældet. Men det er skibsføreren, der overtræder loven. Det er ikke således, at sømanden har ret til at kræve sig afmønstreret – her må vi tage hensyn til skibet og ikke mindst naturligvis til besætningen. Der er jo ikke nogen risiko ved at sejle med våben til Sydafrika. Det er et holdningspræget spørgsmål, og hvis vi først skulle ind at vurdere, hvorvidt man ud fra den ene eller den anden holdning ikke ønskede at sejle med en ladning, ville vi få alt for store opgaver at løse. Det lader sig slet ikke gøre i praksis.

Et gennemgående princip i forslagene er, at vi foreslår, at parterne i fremtiden overtager flere og flere af de problemer, der måtte være, til forhandling mellem parterne. Det finder regeringen er et godt princip.

For det første vil jeg gerne henvise til, at det er hensigten ved fastsættelsen af besætningen at tage udgangspunkt i de skemaer, som er angivet i lovforslaget, og jeg kan sige

[Industriministeren]

til hr. Arne Jensen, at det er den situation, som eksisterer i danske skibe i dag, der stort set er udgangspunktet. Vi har nogle enkelte undtagelser herfra: i skibe over 5.000 kW har vi sat en maskinofficer i land. Men som det også fremgår, skal bestemmelsen sikre, at statens skibstilsyn kan tilpasse besætningens størrelse både i opadgående og i nedadgående retning; man skal kunne tilpasse besætningens størrelse til den teknologiske og driftsmæssige udvikling, og besætningens størrelse skal også fastsættes ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering.

Det er, om jeg så må sige, det centrale i den lovpakke, som jeg her har fremlagt. Der skal ske en forhandling om en tilpasning af besætningens størrelse, således at den svarer til skibets teknologi og driftsmæssige forhold og naturligvis først og fremmest til søsikkerheden om bord.

Det andet eksempel, jeg vil nævne, vedrører den gældende bemandingslovs bestemmelse om, at lærlinge og aspiranter, der er antaget til uddannelse til styrmand og maskinmestre, kun undtagelsesvis kan medregnes i den foreskrevne besætning. Denne bestemmelse er bortfaldet i lovforslaget, og det overlades også her til parterne at forhandle dette forhold på plads. Det er med andre ord således, at dette spørgsmål må tages op til forhandling mellem parterne. Det er efter min bedste overbevisning den rigtige måde at gøre det på.

For det tredje vil jeg sige, at det er rigtigt, at vi foreslår indført en uddannelse som skibsassistent, der er kvalificeret til at arbejde såvel på dækket som i maskinen, og hr. Arne Jensen fremhæver – og det gør fru Anne Grete Holmsgård også – at dette er aftalestof. Det er det, og det er ikke således, at vi lovgiver med hensyn til at indføre denne person om bord på skibet. Det er parterne selv, der må forhandle sig frem til anvendelse af en enhedsbesætning. Det er ikke noget, som vi ønsker at blande os i.

Endelig vil jeg også fremhæve, at adgangen til nedbremsning af maskineriet på mindre skibe foreslås ophævet, og når nedbremsningen af maskineriet fjernes, bør kravene til maskinbetjeningen ikke sættes højere, og det er naturligvis særlig en fordel for de mindre skibe, som i dag sejler med en nedbremsning af maskineriet for at kunne undgå at tage flere besætningsmedlemmer om bord. Hen-

sigten med alle disse bestemmelser er jo at sikre en lovgivning, hvorefter danske skibe så vidt muligt kan få en besætning, hvis størrelse og sammensætning svarer til, hvad man finder i de nærmeste nabolande. Og hensigten er også at opnå, at dansk skibsfart kan arbejde under vilkår, som svarer til konkurrenternes. Jeg vil udtrykke min respekt for den indsats, som dansk søfart, redere, besætning og medarbejdere i land, udretter til gavn og glæde for os alle.

Fru Inger Stilling Pedersen var inde på de meget vanskelige vilkår, som gælder for mange søfolk, og jeg henviser til, at det har min sympati, at vi gør alt, hvad vi overhovedet kan, for at lette søfolkenes daglige strenge tilværelse. Jeg peger på, at vi har Handelsflådens Velfærdsråd, at vi fra statslig side gør, hvad vi kan for at gøre hverdagen lettere. Jeg ved også, at der er offervilje fra privat side. Der er mange kommuner og mange virksomheder, som giver støtte til, at man f.eks. har en servicemand i havne af en vis betydning, og vedkommende er altid parat til at hjælpe sømanden, når han kommer i havn.

Danmark har en moderne handelsflåde med lav gennemsnitsalder, udstyret med en avanceret teknik og også udstyret med brændstoføkonomiske maskiner. Vi har veluddannede redere, og vi har veluddannede medarbejdere om bord og i land, og både privat og offentligt gør vi meget for at holde standarden, fordi det er udgangspunktet for, at vi overhovedet kan have en konkurrence-dygtig skibsfart. Vi har fornemme traditioner, og vi er velanskrevne overalt i hele verden. Jeg får besøg af mange, og det sker ofte, at danske skibes image rundt omkring i hele verden fremhæves; det er altid positivt.

Vi har altså med andre ord et værdifuldt grundlag, og folketetinget har nu mulighed for at give dansk søfart en hensigtsmæssig lovgivning, for det er stærkt påkrævet med en modernisering af vor søfartslovgivning. Den nuværende er ca. 20 år gammel, og der er sket meget på dette felt i løbet af disse 20 år.

Målet er at give redere og medarbejdere mod og lyst til at bygge flere skibe på danske værfter, og målet er, at disse medborgere kan klare den benhårde konkurrence om fragter og fragtrater, og at man kan holde flere skibe under dansk flag. Mit hovedsigte med at ska-

[Industriministeren]

be disse forhold er at skabe lige konkurrencevilkår.

Hr. Larsen-Ledet ønskede hviletidsbestemmelserne belyst. Det er et væsentligt emne, og det mener jeg at vi skal gøre i udvalget. Hr. Larsen-Ledet ønskede også at få belyst den mindre skibsfarts problemer. Også dette emne er centralt og må belyses under udvalgsarbejdet.

Jeg håber, at folketinget vil medvirke til, at dansk skibsfart kan fastholde sin betydning som det tredjestørste valutaintjeningserhverv, således at der også i fremtiden kan være gode beskæftigelsesforhold for danske søfolk.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Det er efterhånden ved at være en kedelig tradition herinde i folketinget, at hver eneste gang en minister fremsætter et lovforslag og der så fremkommer kritik, oplever vi, at enten den ene eller den anden minister slår ud med armene og påstår, at man ikke har læst det foreliggende forslag.

Jeg sagde i mit indlæg, at bemanningen skulle være tidssvarende, jeg sagde, at den danske handelsflåde sejlede milliarder af kroner hjem i udenlandsk valuta og havde gjort det igennem årtier, jeg sagde, at udenlandske bemandingsregler var langt billigere og langt bedre i henseende til konkurrenceevnen end det, ministeren her foreslår. Hvilke af disse punkter er ministeren uenig i? Hvilke af disse påstande mener ministeren beviser, at jeg ikke har læst lovforslagene? Jeg tror selvfølgelig, at ministeren har læst sine egne forslag, men har ministeren læst de forslag, han har fået fra rederierne?

Arne Jensen (S):

Jeg skal starte med at beklage, at ministeren ikke svarer særlig klart på et spørgsmål fra mig, som jeg mener er særdeles centralt, nemlig om skalabemanningen alene skal være vejledende, men jeg må finde mig i, at vi får de ting diskuteret igennem i udvalget. Det samme gælder ministerens bemærkninger om uddannelsespladsers indregning i skalabemanningen; det vil vi også gerne have undersøgt lidt nærmere i udvalget. Jeg mener, de to punkter er centrale emner.

I ministerens svartale var der en antydning af bevægelighed, og det er i høj grad også nødvendigt, hvis vi skal nå et tilfredsstillende resultat. Der findes mig bekendt ikke flertal for disse lovforslag for nærværende, og jeg vil da gerne gøre ministeren opmærksom på, at han i denne sag ikke har nogen økonomiske bånd, der snærer, for så vidt angår de radikale, og at der ved denne lovgivning i modsætning til andre lovgivninger under industriministeriet er mulighed for et bredt samarbejde. Dette være sagt også til de radikale, hr. Larsen-Ledet og fru Aase Olesen – fru Aase Olesen har jo allerede fået indflydelse på lovteksten. Igennem de næste par måneder har de radikale faktisk mulighed for at virkeliggøre de mange gode radikale intentioner om sikkerhed og et godt arbejdsmiljø – og vel at mærke i første række i et samarbejde med socialdemokratiet. For realiteten er, at indflydelsen på denne lovgivning vil blive centreret om de to partier det radikale venstre og socialdemokratiet.

Endelig til ministeren om dette med at tage sin del af slæbet og ansvaret. Socialdemokratiet er parat til at tage sin del af ansvaret og slæbet med denne lovgivning, men vi må have afgørende indflydelse, og det er vel et rimeligt forlangende.

Skrumsager Skau (V):

Hr. Tommy Dinesen nævnte, at jeg havde sagt noget om unyttigt mandskab, og det er lidt af en misforståelse. Jeg nævnte, at hvis der var én for meget på et skib, så ville det forringe dets konkurrenceevne på årsbasis med 400.000 kr. Der gælder jo det samme i industrien: hvis der er for mange medarbejdere, så forringer det også konkurrenceevnen. Der er ingen forskel her.

Hr. Arne Jensen gik imod enhedsmandskab og omtalte det som overenskomststof. Ministeren har også bekræftet, at det er overenskomststof, men jeg synes, det er et vældig godt initiativ, der her er taget af industriministeren, således at man får en sådan uddannelse, at man kan påtage sig det job at være både på dæk og i maskinen, altså uddannelsen som skibsassistent. Jeg synes, det er en meget, meget positiv ting, som i allerhøjeste grad tager højde for den teknologiske udvikling, som vi ser bl.a. med de fuldautomatiske maskinrum. Det er en tilpasning til den nye

[Skrunsager Skau]

teknologi, og som det allerede er nævnt, er det jo 21 år siden, at denne lov vedrørende skibes bemanning, som nu skal hedde skibes besætning, er blevet gennemført.

Derfor synes jeg, at de fire lovforslag, som ligger foran os, giver os et vældig godt grundlag for en fornuftig forhandling i de kommende møder i udvalget.

Rahbæk Møller (SF):

Hvad angår bekvemmelighedsflag, bekræftede ministeren, at regeringen ved UNCTAD-konferencerne tager redernes parti imod de søfarendes interesser og imod u-landenes interesser, og ministeren brugte som begrundelse, at ellers kunne danske skibe ikke tage del i olieudforskningen af den europæiske del af Nordsøen. Det er et meget specielt problem, og det må da være muligt at udforme et indgreb mod åbne registre, der samtidig åbner mulighed for flagskifte i de tilfælde, hvor der fast drives sejlads på en bestemt fremmed havn. Jeg synes, det er nødvendigt, at vi nu undersøger, om regeringen har parlamentarisk dækning for denne holdning. Det giver disse lovforslag en god lejlighed til.

Ministeren gav hr. Tommy Dinesen et negativt svar på spørgsmålet om søfolks ret til afmønstring i tilfælde af ulovlig sejlads på Sydafrika, og i den anledning skal jeg meddele allerede nu, at SF vil komme med et ændringsforslag, der sikrer denne mulighed.

Så er der endelig spørgsmålet om skibsassistenter, hvor ministeren sagde, at der ikke ville blive indført skibsassistenter, uden at der var overenskomstmæssigt grundlag herfor. Nu har vi kun haft kort tid til at læse disse lovforslag, så jeg kan have misforstået noget, men hvis jeg forstod forslagene ret, agter man nu at påbegynde en uddannelse af disse skibsassistenter, og så må jeg da spørge, hvad disse mennesker skal lave, når de nu bliver uddannet og der stadig ikke er overenskomst for dem. Jeg synes, regeringen griber det skidt an.

Jeg synes, man skulle lade organisationerne forhandle, og hvis organisationerne bliver enige om at indføre skibsassistenter, vil jeg da meget gerne bidrage til at skabe lovgrundlag for, at den nødvendige uddannelse kan finde sted.

Industriministeren (Stetter):

Jeg kan sige til hr. Arne Jensen, at skemaerne i lovforslaget er vejledende. Det er hensigten, at statens skibstilsyn ved fastsættelsen af besætningen skal tage udgangspunkt i disse skemaer og tilpasse besætningens størrelse, således at den svarer til det enkelte skibs tekniske indretning, til de driftsmæssige forhold og naturligvis også til sikkerheden. Så er det naturligvis meningen, at man kan gå i både op- og nedadgående retning med hensyn til besætningens størrelse.

Hr. Arne Jensen var igen inde på spørgsmålet om uddannelsespladserne, og således som jeg forstår spørgsmålet, vil jeg sige, at vi i den gældende lov har en bestemmelse om, at lærlinge og aspiranter, der er antaget til uddannelse til styrmænd og maskinmestre, kun undtagelsesvis kan medregnes i den foreskrevne besætning. Denne bestemmelse er ikke optaget i de lovforslag, jeg har fremsat for folketetinget. Det er hensigten, at dette spørgsmål skal overlades til forhandling mellem parterne. De må selv finde frem til en løsning, som svarer til det enkelte skibs behov.

Jeg takker for de sidste bemærkninger, hr. Arne Jensen fremsatte. Jeg ser frem til et samarbejde mellem socialdemokraterne, regeringspartierne, det radikale venstre og gerne andre om udformningen af disse forslag. Det er indlysende, at jeg finder det mest hensigtsmæssigt, at vi får et bredt flertal for denne særdeles vigtige lovgivning.

Hr. Rahbæk Møller omtaler UNCTAD-koden. Jeg skal erindre min kollega om, at jeg har en bemyndigelse fra dette folketing til at ratificere koden, når jeg finder, at tidspunktet er det rette. Vi har allerede gennem lang tid ført forhandlinger med de øvrige vesteuropæiske lande plus Japan med hensyn til at få gennemført en omfattende ratificering. Jeg håber, at vi kan afslutte disse forhandlinger i løbet af første halvår af 1985.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

[Anden næstformand]

Jeg foreslår, at lovforslagene 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 beslutningsforslag nr. B 64:

Forslag til folketingsbeslutning om teknologivurdering.

Af Korneliusen (S) m.fl.
(Fremsat 18/1 85).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Industriministeren (Stetter):

Indledningsvis vil jeg understrege, at jeg er meget positivt indstillet over for hovedsigtet med forslaget: gennemførelse af teknologivurdering og information herom. Den moderne teknologis hurtige fremmarch og omfattende følgevirkninger for samfundsudviklingen og for det enkelte menneskes leve- og arbejdsvilkår såvel som for erhvervslivets konkurrencevilkår har aktualiseret behovet for teknologivurdering og information herom.

Opgaven er da også allerede taget op flere steder, bl.a. i forskningsrådene, i teknologirådet og i nogle af de store organisationer på arbejdsmarkedet.

I forlængelse af betænkningen »Teknologivurdering i Danmark« fra 1980 nedsatte teknologirådet et udvalg, der skulle følge en række forsøg med teknologivurderingsprojekter, hvori bl.a. forskningsråd og organisationer tog del, og som blev finansieret og for enkeltes vedkommende iværksat af teknologirådet.

Udvalgets overvejelser er udtrykt i betænkningen »Organisering af teknologivurdering i Danmark«, som blev offentliggjort i oktober sidste år. Betænkningen, som jeg tidligere har fremsendt til folketingets erhvervsudvalg og folketingets udvalg angående teknologi, indeholder en nyttig gennemgang af, hvordan teknologivurderingsprojekter kan gennemføres. Desuden gennemgås forskellige muligheder for den fremtidige organisering af teknologivurderingen. Be-

tænkningen anbefaler ikke nogen bestemt organisationsform.

Selv om der gennem de seneste år er gennemført adskillige teknologivurderingsprojekter og der som resultat heraf er opbygget nogle forskningsmiljøer ved universiteter og højere læreanstalter, som er ved at få hold på de væsentligste metodeproblemer, der er forbundet med at gennemføre helhedsorienterede teknologivurderinger, er der fortsat begrænset kapacitet på området. Det tager tid at opbygge forskningsmiljøer på feltet, og jeg vil meget understrege nødvendigheden af, at der arbejdes professionelt med disse problemer. Amatørarbejde kan føre os på vildspor og gøre stor skade.

Det er vist efterhånden almindeligt anerkendt, at kun helhedsvurderinger, der på sagligt forsvarlig måde afvejer fordele mod ulemper og ikke blot ensidigt søger at fremhæve enkelte gode eller dårlige konsekvenser, kan have nogen interesse. Helhedsorienterede teknologivurderingsprojekter bør iværksættes i tilknytning til de mere omfattende udviklingsprojekter, som ikke mindst myndighederne iværksætter. Jeg har derfor den 1. november 1984 fremsendt den omtalte betænkning til mine ministerkolleger med en opfordring til, at de er opmærksomme på behovet og mulighederne for at gennemføre teknologivurderinger på deres respektive ansvarsområder, og jeg nærer fuld tillid til, at de vil følge opfordringen.

At denne opfordring tages alvorligt, kan bl.a. illustreres ved, at der som led i gennemførelse af et forskningsteknologisk udviklingsprogram under planlægningsrådet for forskningen under delprogrammet »Teknologi og samfundsforandring« vil blive igangsat forskellige teknologivurderingsaktiviteter.

Det er regeringens holdning, at de bedste resultater opnås ved, at teknologivurderinger gennemføres decentralt som led i konkrete udviklingsprojekter. Et væsentligt argument herfor er, at teknologivurdering bedst fremmes ved at tillægge de relevante beslutningstagere initiativpligt og ansvar for, at konsekvenserne af en given teknologi klarlægges.

Jeg forstår også beslutningsforslagets punkt 3 om økonomien således, at det er de enkelte ministre, der iværksætter teknologiske udviklingstiltag, som selv bør have ansvaret for, at der gennemføres teknologivurdering som led heri, og for finansieringen