

[Larsen-Ledet]

dende velfærdsordning for søfarende er værdifuld. Der er tale om en slags selvforvaltning af midler fra søfolk, redere og stat, som er af stor betydning for danske søfolk. Det er så værdifuld en ordning, at vi i den radikale gruppe har drøftet, om ikke der var mulighed for, at dele heraf kunne anvendes med hensyn til andre danske i udlandet.

Vi er positive over for forslaget og over for at drøfte det i Erhvervsudvalget.

Emmert Andersen (CD):

CD kan støtte det af industriministeren fremsatte lovforslag. Samme melding kan jeg give på Kristeligt Folkepartis vegne.

Berlau (FK):

Handelsflådens Velfærdsråd udfører et stort og dygtigt stykke arbejde, det skal der ikke herse nogen som helst tvivl om. Vi er af den opfattelse, at hvis man skal opretholde det niveau og eventuelt forbedre det, så er det nødvendigt med nogle stigninger i afgifterne.

Jeg vil godt tilslutte mig de bemærkninger, der er faldet, bl.a. fra hr. Svend Andersens side, om i udvalget at kigge på, hvorvidt det er muligt at overføre provenuet til staten, således at det er staten alene, der dækker de omkostninger, der er forbundet med den virksomhed, der udøves af Handelsflådens Velfærdsråd.

Jeg vil godt i den forbindelse henvise til den ILO-konference, som netop har været afholdt, hvor man vedtog en rekommandation om velfærd for søfolk, hvor der bl.a. peges på, at en af finansieringsformerne er ren statsfinansiering. Vi mener, det er rigtigt at lave noget sådant. Søfolk er stedbørn på mange områder i samfundet, og det må være naturligt, at man påtager sig den opgave at sørge for at bringe den smule glæde ud iblandt de søfarende, som Handelsflådens Velfærdsråd så dygtigt er med til at bringe dem.

Vi tilsiger altså forslaget om stigningen en positiv behandling, men ønsker at få omlagt omkostningerne til det offentlige.

Pia Dahl (FP):

Fremskridtspartiet ønsker naturligvis alle sømænd det godt. Derfor mener vi f.eks. heller ikke, at sømændene skal betale skat. Når jeg nu siger, at vi under sømændene det godt, betyder det naturligvis også, at vi synes, det er mægtig

fint og til tider måske oven i købet trivselsfremmende, at sømændene kan se videobånd, at de kan låne bøger, at de kan dyrke idræt osv., sådan at de har mulighed for at fordrive den fritid, som der dog er en hel del af, når man er på langfart.

Til gengæld mener vi bestemt ikke, at staten skal blande sig i, hvordan en sømands kontrakt er udformet. Vi mener, det må være en opgave for sømanden og rederen at finde ud af, hvilke fritidstilbud der skal være ifølge sømændenes kontrakt, og dermed også selv vurdere de økonomiske konsekvenser, der følger af disse fritidstilbud. Fremskridtspartiet må klart gå imod denne form for statssubsidieret såkaldt velfærdsarbejde.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg synes, der er grund til at konstatere, at dette lovforslag formodentlig får en forholdsvis enkel gang igennem udvalget, og jeg takker de ordførere, der så beredvilligt har givet tilsagn om en positiv behandling af lovforslaget.

Jeg er ganske enig i, at vi i forbindelse med dette løft i omkostningerne og dermed også i mulighederne for at fastholde det velfærdsniveau, der har været hidtil, skal benytte lejligheden til at prøve at få det bedst mulige ud af det, herunder eventuelt fra vores side også at tilskynde Handelsflådens Velfærdsråd til en vis modernisering. I den forbindelse synes jeg også, man udmærket kan kigge på f.eks. spørgsmålet om uddannelse. Det får vi lejlighed til at diskutere under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

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 149:

Forslag til lov om ændring af sømandsloven.
Af industriministeren (Nils Wilhjem).
(Fremsat 13/1 1988).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Andersen (S):

Vi betragter dette lovforslag fra ministeren som en imødekommelse af den kritik, som bl.a. Socialdemokratiet har rettet mod de regler, der nu er gældende på området. Det er sådan, at en sømand, der ønsker at fratræde et skib, som er på vej ind i et krigsramt område, kun kan gøre det, hvis skibet af anden årsag skal lægge til kaj. En fratrædelse kan også kun ske ved, at man foretager en opsigelse af sit tjenesteforhold. Det er klart, at en sådan ordning kun kan virke bremsende for, at sømanden i alle tilfælde gør det, der er rigtigst.

Nu bliver der lavet en ændring, som sikrer, at sømænd under alle forhold kan forlange at blive ilandsat, hvad enten dette sker ved, at skibet sejler ind til havn, eller at kaptajnen på anden måde sikrer, at der etableres en forbindelse til land. Det kan vi selvfølgelig tilslutte os; det er en udmærket ordning.

Samtidig er der foreslået, at det kan ske, uden at tjenesteforholdet ophører, og at den pågældende har ret til ansættelse inden for rederiet. Det er selvfølgelig også en ordning, som vi synes er rigtig, og altså en forbedring, som vi kan tilslutte os.

Jeg har bemærket, at opholdet i land i ventetiden før hjemrejsen skal være gratis for sømanden. Men hvis jeg har forstået teksten rigtig, skal det fortsat være sådan, at sømanden skal betale 25 pct. af udgifterne til selve hjemrejsen, og det er et spørgsmål, Socialdemokratiet gerne vil tage op i udvalget for at se, om ikke vi kan finde frem til en løsning, der sikrer, at rederen betaler den fulde hjemrejse.

Flemming Hansen (KF):

Den forværring af situationen, vi har oplevet i Den Persiske Golf, gør, at vi endnu en gang må tage sømandslovens paragraf om søfolks mulighed for at fratræde deres stilling op til revision.

De ændringer, der foreslås i lovforslaget, kan opdeles i 2 hovedafsnit: for det første en ret for

den søfarende til at komme i land, efter at skibet er sejlet fra en havn og bliver dirigeret til et risikofyldt område. For det andet den søfarendes beskæftigelsesmæssige situation, efter at han eller hun har meddelt, at vedkommende ikke ønsker at sejle til et risikofyldt område. Den måde, sejlads foregår på i dag, gør det rimeligt, at den søfarende kan komme fra borde, hvis vedkommende ønsker det, også selv om skibet ikke inden sejladsen ind i risikofyldt område lægger til havn. Vi finder det rimeligt, at vedkommendes ansættelsesforhold ikke ophører, fordi man vil sikre sig selv og sin familie.

Vi kan således anbefale det af industriministeren fremsatte lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Vi synes også, det er et udmærket forslag, der foreligger her. Et af de forhold, der har været fremført adskillige gange i denne sammenhæng, er, at det var næsten umuligt at afmønstre et skib, der f.eks. skulle til krigszonen i Den Persiske Havbugt, når det gik det, man kalder »for ordre«.

I lovforslaget synes der ikke at være nogen fortrydelsesparagraf for en person, der er mønstret om bord i et skib, og som senere finder ud af, at vedkommende nu vil hjem.

I den forbindelse vil jeg gerne have oplyst i udvalget, hvor mange der reelt har afmønstret, når de har vidst, de skulle til en krigszone, eller hvor mange der har prøvet på at afmønstre, fordi de har vidst, de skulle til en krigszone.

Under det samråd, udvalget havde med ministeren, fremførte bl.a. Socialdemokratiet og SF, at vi synes, det er lidt uretfærdigt, at f.eks. en messedreng eller en ansat i restaurationen, der ikke tjener så meget, kommer til at betale det samme for hjemrejsen som f.eks. en kaptajn eller en maskinmester, og i hvert fald jeg forstod det således, at ministeren syntes, det var noget, man burde se på. Det er, så vidt jeg kan se, ikke kommet med i lovforslaget, så det vil vi gerne diskutere videre.

Skrumsgaard Skau (V):

Venstre støtter lovforslaget.

Larsen-Ledet (RV):

Det Radikale Venstre finder, at forslaget om ændring af sømandsloven må hilses med tilfredshed. Der er god begrundelse for at ændre

[Larsen-Ledet]

gældende praksis, så man nu får mulighed for at forlade et skib, der efter afsejling fra sidste havn får opgivet en destination, som medfører, at det skal sejle i krigsområde eller risikoområde.

Hvad angår definitionen af risikoområde og krigsområde, står der et eller andet sted, at man ikke kan afmønstre, selv om faren senere bliver væsentlig forøget. Jeg læser forslaget sådan, at man ikke kan blive afmønstret, bare der er en antydning af risiko og man accepterer at blive påmønstret, selv om faren er væsentlig forøget fra afsejlingen.

Det er muligt, det er De Radikale, der er tungnemme, men vi vil i hvert fald gerne have lov til at stille spørgsmål om det både til ministeren direkte nu og under udvalgsarbejdet.

Vi er også tilfreds med, at ansættelsesforholdet ikke bringes til ophør for fastansatte folk, der ikke ønsker at sejle i risikozone. I øvrigt vil jeg gerne spørge ministeren, hvor mange andre lande i verden der har tilsvarende ordning.

Emmert Andersen (CD):

CD kan godt forstå, hvis en sømand er betænkelig ved at sejle til en risikozone, og vi kan helt tilslutte os forslaget om, at han nu roligt kan afmønstre, uden at der ligger det pres på ham, at han måske kan miste sin stilling.

Hr. Larsen-Ledet nævnte den situation, at skibet er afsejlet til en risikozone, hvor man har vurderet, at risikoen ikke var særlig stor, men hvor den senere bliver meget optrappet. Det er noget, som i hvert fald vi gerne vil diskutere i udvalget, for jeg kan godt forstå, at man kan komme i den situation, at man skifter stillingtagen til det senere. Jeg synes, det er udmærket, det blev draget frem.

I øvrigt skal vi takke industriministeren for fremsættelsen af lovforslaget. Vi synes, det er et godt forslag, og CD vil anbefale det. Samme melding skal jeg give fra Kristeligt Folkeparti.

Pia Dahl (FP):

Når man vælger erhverv, er der mange aspekter, man skal tage i betragtning. Nogle vælger et sikkert erhverv, andre vælger et mere, skal vi kalde det spændingsbetonet erhverv. Et spændingsbetonet erhverv ved enhver lille dreng hvad er: det er at være brandmand eller politimand, men det kan da også være at være sømand og komme ud og opleve verden.

Både når man er brandmand, og når man er politimand, ved man, at man risikerer at komme til skade under udførelsen af sit erhverv, og Fremskridtspartiet mener ikke, at Folketinget kan garantere danske søfolk, at de aldrig nogen sinde kommer til krigsområder. Hvis der nu udbrød verdenskrig, skulle de danske søfolk så bare gå i land, så vi andre kunne selv om, hvordan vi skulle få forsyninger frem? Så ville vi for det første dø af kulde, og der kunne ske mange andre frygtelige ting.

Vi mener, at dette lovforslag er ganske overflødigt, bl.a. fordi sømændene har indgået aftale med rederierne om et 200 pct.'s krigstillæg, hvilket er en ret nydelig sum, man kan få lagt oven i sin hyre.

Når man endelig betænker, at der er tale om én sømand, som på trods af de regler, der var gældende om bord på skibet, er død, oven i købet som følge af at have ignoreret de bestemmelser, der var gældende, så må vi desværre – skal jeg sige til Fælles Kurs – gå imod dette forslag. Det er efter vores mening skadeligt for danske rederiinteresser, og vi mener også, at industriministeren her lægger navn til noget, som bærer tydeligt præg af hr. Preben Møller Hansens ideer.

Berlau (FK):

Det var et sødt lille foredrag om erhvervsvejledning, vi her fik. Det kan endda gå så galt for den arme sømand, at han ender i Folketinget, og det er måske endnu værre end at være ude på havet.

Situationen i Golfen har jo udviklet sig katastrofalt, og igennem årene er der da heldigvis også sket en række ændringer i sømandsloven til gavn for den søfarende. Vi står nu med et yderligere tiltag til at forbedre vilkårene for sømanden. Rent faktisk har krigen mellem Iran og Irak efterhånden nået et totalt uacceptabelt niveau, og der er nu sænket mere tonnage i Golfen i denne krig, end der blev sænket under hele 2. verdenskrig. Derfor er der også med baggrund i de seneste begivenheder, der er sket derude, al mulig grund til at forbedre vilkårene. Situationen er rent faktisk i dag den, at de krigsførende magter nu går direkte efter at skyde på den søfarende og knap så meget efter skibet. Det har naturligvis givet anledning til bekymring både blandt de søfarende og bestemt også hos deres familier.

[Industriministeren]

søfarende må ligge en uoverstigelig barriere. Men jeg erindrer også tydeligt hr. Tommy Dinesens ord om, at han ikke syntes, det var urimeligt, at der var en mindre selvbetaling. Derfor er det et spørgsmål, som jeg mener vil egne sig for videre diskussion under udvalgsarbejdet. Jeg kan oplyse, at den søfarendes 25-pct.s-andel, sådan som udformningen nu er, ved hjemrejse fra Dubai andrager 750 kr.—1.000 kr.

Hvor hr. Berlau fik sine tal fra, ved jeg ikke rigtig. Jeg har nemlig undersøgt de samme tal og må gøre opmærksom på, at det faktisk er andre tal, det drejer sig om, idet der jo er tale om nogle ganske store rabatordninger. Nu er Sydney selvfølgelig det allerlængste, man overhovedet kan rejse fra. Ifølge mine oplysninger er omkostningerne for så vidt angår den egentlige rejse 2.498 kr. Der var vist et ciffer for meget i tallet fra hr. Berlaus side.

Hr. Larsen-Ledet efterlyste, hvor mange andre lande der har en ordning, som svarer til den, vi nu foreslår her. Det er jeg ikke i stand til at svare på på stående fod. Jeg har en fornemmelse af, at Tyskland har en ordning, der minder om den, men jeg tror ikke, det er et overvældende antal lande, som har tilsvarende ordninger.

Hvad angår spørgsmålet om forøgelsen af faren i forbindelse med krigszoner og -risiko, kan jeg sige, at det, vi fra min side har lagt vægt på i forbindelse med forslaget, naturligvis er, at den forhyrede må tage stilling til spørgsmålet, inden man forlader den sidste havn med bevidsthed om, hvor man sejler hen. Jeg mener, det ville give en alt for stor risiko i forbindelse med defineringen af dette, hvis man kunne komme og sige: Jamen nu er der sket en lille forøgelse, eller nu er der sket en middelstor forøgelse; det ville blive uhåndterligt i praksis. Her, hvor der er tale om, at man går ind i f.eks. en krigszone, og hvor der jo gives de ekstra hyrebetalinger, som netop har været behandlet her i Folketinget for nylig, med faktisk dobbelt hyre skattefrit på toppen af den almindelige hyre, her må den enkelte gøre op med sig selv, om han vil rejse ind i dette område eller han ikke vil. Det mener jeg er den eneste rimelige og administrativt fornuftige afgrænsning af en sådan ordning.

Endelig vil jeg sige til fru Pia Dahl, at grundelsen for ikke at ville tilslutte sig dette

med det, der ligger i det, nemlig det enkelte menneskes ret til ikke at blive tvunget ind, skal der næsten mere krop til, end jeg egentlig troede Fremskridtspartiet ville lægge.

Jeg må indrømme, at det for mit eget vedkommende først var ved de konkrete tilfælde og detailbehandlingen af lovforslaget, at jeg faktisk med meget stor glæde på regeringens vegne har fremsat dette forslag. Jeg havde måske nok oprindelig — man kender jo ikke alle detaljer i lovgivningen — den opfattelse, at dette faktisk var gældende. Det er det ikke, og derfor er jeg glad for, at jeg så kort tid efter det konkrete tilfælde, hvor vi har haft lejlighed til at diskutere sagen, kan få fremsat dette lovforslag til en hurtig vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Indledningsvis skal jeg sige, at det mere end chokerer mig at høre, at hr. Tommy Dinesen har været enig i det synspunkt, at den søfarende selv skal betale en del af hjemrejseomkostningerne. Det er vist et slagsmål, vi kommer til at afgøre et andet sted.

Når man nævner, at der i 1987 er 44, som har benyttet sig af muligheden for at rejse hjem, vil jeg gerne henlede ministerens opmærksomhed på, at der netop i 1987 har været op til flere sager med søfarende, som ikke har kunnet få lov til at mønstre af, fordi man ikke har haft denne bestemmelse i loven om, at man skal kunne søge ind til en havn for at ilandsætte søfarende. Jeg mener, at de priser, vi skal tale om her, vedrører Dubai, for det er krigszone. Det, vi skal tale om her, er situationen, når skibet befinder sig et helt andet sted, før det kommer op til krigszone. Det er altså økonomien ved rejser andre steder fra. Hvis det er fra Europa, vil det være billigt, men det kan lige så godt være fra Østen, og så vil det være meget dyrt. Det var derfor, jeg nævnte eksemplet fra Sydney, hvor jeg citerede den pris, som jeg har fået oplyst hos SAS, med fuld sømandsrabat. Det ville altså kræve næsten en hel månedsløn for en af de lavest betalte om bord på skibet at skulle overkomme sin andel af hjemrejseomkostningen.

For et par måneder siden var den danske regering 100 pct. enig med rederne og de søfarende i, at det er rederne, der skal bære alle omkostningerne i forbindelse med sådanne hjemrejser. Hvorfor vil man så opretholde princip-

[Berlau]

pet om, at den søfarende selv skal betale en del af omkostningerne?

(Kort bemærkning).

Behnke (FP):

Blot til industriministerens manglende forståelse af Fremskridtspartiets argumenter. Det, vi gør opmærksom på, er, at der ved mange forskellige erhverv bestemt er en risiko for, at man kan komme til skade eller eventuelt blive slået ihjel under udførelsen af sit arbejde. Men det er jo ikke sådan, at der inden for de seneste år har været lange lister af sømænd, som er blevet slået ihjel under udførelsen af deres arbejde. Tværtimod er der inden for de seneste år blot tale om en eneste sømand, der i Golfen har mistet livet. Det er naturligvis et tragisk tilfælde, men det gør det ikke nødvendigt, at man her i Folketinget haster en lovgivning igennem, som påfører rederne en masse ekstra udgifter.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Inden man helt overfortolker, hvad jeg har sagt i det pågældende udvalg, skal jeg gøre opmærksom på, at nogle af organisationerne fremførte det argument, at man ikke kan afvise, at nogle ville benytte lejligheden – hvis det var helt gratis – til at tage hjem fra Golfen. Jeg har ikke sagt noget om, at de pågældende skal betale hverken det halve eller noget andet selv, men det nævnte argument kan man da godt lytte til. Jeg kan ikke se, nogen kan have noget imod, at der skal betales et eller andet symbolsk beløb af den søfarende selv.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 71:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af lov om varmforsyning. (Begrænsning af elvarme).

Af Poul Nielson (S), Jørn Jespersen (SF) og Dagmar Mørk Jensen (RV) m.fl.
(Fremsat 18/12 87).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Energiministeren (Svend Erik Hovmand):

Jeg vil gerne indlede med at sige, at regeringen er klart imod dette forslag.

I regeringen finder vi, at det er udtryk for en central detailstyring, som helt bryder med varmforsyningslovens principper om lokal indflydelse. Da jeg så forslaget første gang, sagde jeg til mig selv: Det kan da ikke være rigtigt, at Det Radikale Venstre og SF er medforslagsstillere til dette forslag. De er jo begge to meget stærke tilhængere af decentralisering og kan da ikke gå ind for et så centralt dirigeret forbud mod elvarme, som der her er tale om.

At Socialdemokratiet gør det, nuvel, det kan ikke overraske, hvis man kender Socialdemokratiets grundlæggende ideologiske holdning, men at Det Radikale Venstre og SF kan! Det er i hvert fald efter min opfattelse og begrebsverden ikke ligefrem radikal tankegang, og det harmonerer heller ikke med SF's smukke tale om et styrket nærdemokrati at gennemføre et så centralt dirigeret forslag, som der her er tale om. Ikke engang OVE, en af vores mest markante energibevægelser, er tilhængere af en sådan central dirigering.

I dag er det jo sådan, at den enkelte kommune ud fra lokalhensyn kan indføre et forbud mod elvarme. Derfor ville det virke nærmest som en hånd mod det lokale selvstyre, hvis Folketinget skulle gennemtvinge et så centralistisk generelt forbud, som der her lægges op til. Det ville også være et bureaukratisk overgreb, som for mange ville virke uforståeligt, urimeligt og uden saglig baggrund. Jeg tror, at det vil være svært i øvrigt at finde andre lande med samme restriktive holdning.