

det kun være af enten formanden eller næstformanden. De ønsker stadig væk at få lov til selv at udpege og vælge formand og næstformand fra CVK's side.

Fra Den Almindelige Danske Lægeforening og fra Det Juridiske Fakultet ved Københavns Universitet f.eks. tager man kraftigt afstand fra, at ministeren skal udpege formand og næstformand for CVK. Men det kan være, der er nogle høringsvar, jeg ikke har set, som ikke har ligget i bunken, det kan jeg selvfølgelig ikke vide, men det, jeg har læst, er faktisk en afstandtagen fra forslaget.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Forskningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, be-
tragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 24: Forslag til lov om ændring af sømandsloven og lov om sikkerhed til søs. (Søfarendes hviletid m.v.).

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

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ole Vagn Christensen (S):

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

Med dette lovforslag, som har til formål at implementere tre EF-direktiver, en ILO-konvention og en ILO-protokol, mener vi i Socialdemokratiet, at der tages grundigt fat på at sikre de søfarende i Europa rimelige og ensartede arbejdsvilkår.

Forslaget har været sendt til høring hos alle relevante parter og er generelt blevet positivt modtaget. Jeg skal derfor gøre det her forholdsvis kort.

De regler, vi har i dag om hviletid til søs, lever i det store og hele op til de nye EU-regler, men på nogle få punkter er de ikke tilstrækkelig dækkende. Det drejer sig om reglerne vedrørende den samlede ugentlige hviletid, mulighederne for at fravige dem og registreringen af arbejds- og hviletiden.

Hvad angår den ugentlige arbejdstid, bliver det med lovforslaget muligt at implementere et EF-direktiv, som regulerer bl.a. fiskernes daglige og ugentlige arbejds- og hviletid. Som noget særligt må fiskernes ugentlige arbejdstid ikke overstige 48 timer i en referenceperiode på op til 12 måneder. Bestemmelsen betyder, at der ikke kan gøres overgreb på fiskerne med hensyn til arbejdstiden, som det sker i nogle lande.

Hvad angår muligheden for at fravige reglerne om arbejds- og hviletid til søs, bliver det med lovforslaget muligt at implementere et andet EF-direktiv, som giver valgfrihed til at regulere den for visse søfarende maksimale arbejdstid eller samlede hviletid pr. dag og pr. uge.

Lovforslaget indfører bestemmelsen om, at den daglige arbejds- og hviletid skal registreres og jævnlig kontrolleres. Reglerne kan håndhæves over for såvel danske og – læg mærke til – udenlandske skibe, der anløber danske havne. Vi kan således være med til at sikre, at arbejds- og hviletidsreglerne overholdes ikke kun på danske skibe, men også på udenlandske skibe, der besøger Danmark, og dermed være med til at styrke vores egen konkurrenceevne.

Med lovforslaget bringes dansk lovgivning i overensstemmelse med international lovgivning, så vi får samme regler i hele EU. For Danmark er forbedringerne måske ikke så markante, men for søfarende i flere andre EU-lande vil forbedringerne være til at mærke.

Ved at implementere direktiverne i dansk lov er vi med til at højne niveauet i hele Europa. Det vil vi i Socialdemokratiet gerne være med til, så vi støtter naturligvis lovforslaget.

Kim Andersen (V):

Jeg kan på Venstres vegne tilkendegive, at vi støtter det af erhvervsministeren fremsatte lovforslag.

Det drejer sig, som den socialdemokratiske ordfører netop har redegjort for, om implementeringen af tre EF-direktiver i den danske lov-

givning, som alle har Venstres sympati, og jeg skal derfor ikke bruge meget af Tingets tid ud over at tilsige vores støtte til forslaget.

Blot afslutningsvis en enkelt lille kommentar: Transportarbejdernes fagforeninger og de europæiske skibsredere har indgået en rammeaftale om tilrettelæggelse af de søfarendes hviletid inden for handelsflåden, og der er så efterfølgende af Rådet lavet et direktiv, som gør denne rammeaftale obligatorisk, og det er så bl.a. det, som dette lovforslag vil skabe hjemmel for at implementere i dansk lovgivning.

Formålet er idelt ædelt, og vi støtter det som sagt, men man kan da godt i sit stille undre sig over, hvorfor alting skal gøres til direktiver og til EU-sager, hvorfor man ikke kunne lade sådan en sag regulere af arbejdsmarkedets parter, når de i øvrigt på området har fundet en løsning på spørgsmålet.

Men vi støtter.

John Vinther (KF):

Det Konservative Folkeparti har sådan set ikke nogen problemer med at støtte forslaget, der skal sikre hjemmelsgrundlaget for implementering af de her tre EF-direktiver – ingen problemer i det.

Dog er det jo sådan, at det jo i virkeligheden, når man læser det igennem, er en ret så stor bemyndigelse, man her giver erhvervsministeren, for det er jo meningen, at erhvervsministeren efter forhandling skal implementere de administrative forskrifter og regler, der skal ligge til grund for det her.

Det skal erhvervsministeren sådan set også have lov til. Vi stoler på, at det bliver gjort så smidigt og så lidt bureaukratisk, som det overhovedet kan, med det stille håb, at Folketingets Erhvervsudvalg løbende holdes underrettet om, hvor langt man er kommet i implementeringen af reglerne.

Men ingen problemer med vores støtte.

Ole Sohn (SF):

Efter at vi under et tidligere punkt på dagsordenen har sendt nogle søfolk ud i den store verden for at agere på landets vegne, er det selvfølgelig også rimeligt, at vi også sikrer, at de får nogle ordentlige hviletidsforhold.

Jeg vil sige, SF er som udgangspunkt positiv over for at bidrage til at implementere de her tre direktiver, men jeg har et par spørgsmål, som jeg måske kan stille her, men ellers vil tage op under udvalgsbehandlingen. Det er spørgsmålet om,

hvordan man vil administrere reglerne for hviletidsbestemmelserne for fiskerierhvervet. Sådan som jeg har forstået det, laver man nogle regler, og så siger man i øvrigt, at dem administrerer man ikke, fordi det nok er bedst, vi ikke roder os ind i det. Er det sådan, det skal forstås? Det er det ene.

Det andet er, at jeg ikke helt kan se den dybere sammenhæng i, at SiD skulle være imod at lave nogle regler om hviletidsbestemmelser, men henholde sig til at gøre det for arbejdstidsbestemmelser. Jeg ved ikke, om ministeren er i stand til at give sådan en lidt nærmere definition eller forklaring på det, eller det er måske noget, man kunne dyrke lidt under udvalgsbehandlingen. Umiddelbart har jeg lidt svært ved at se en forklaring på det.

Men som udgangspunkt, hvis ikke jeg bliver overrasket under udvalgsarbejdet, vil SF også se positivt på den videre behandling af lovforslaget.

Egil Møller (DF):

Ligesom de tidligere ordførere har givet udtryk for, at de kan støtte forslaget, kan vi også fra Dansk Folkepartis side støtte forslaget, idet jeg godt vil komme med den bemærkning, at man bør sørge for, at de administrative registrerings- og kontrolregler udformes sådan, at de bliver så ubureaukratiske og fleksible som overhovedet muligt.

Morten Helveg Petersen (RV):

Lovforslaget har jo det glimrende formål at sikre søfarende rimelige arbejdsvilkår, og fornuftige hviletidsregler må selvfølgelig indgå heri. Vi finder det også positivt, at man dermed forsøger at bringe lovgivningen for søfarendes hviletid i overensstemmelse med gældende konventioner og direktiver på området, så vi støtter også fra radikal side.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker landets erhvervsminister ordet? Så er det nu.

Ja, tingene kan somme tider gå hurtigt.

Erhvervsministeren (Ole Stavad):

Jeg takker for en, som jeg hørte det, særdeles venlig modtagelse af forslaget.

Jeg er helt enig i, at vi selvfølgelig skal forsøge også på det her område at lave nogle regler, der passer så godt til det virkelige liv som overhovedet muligt, og det er jo det, der også er bag-

grunden for, at vi får muligheden for i et samarbejde med de berørte at udfylde den bemyndigelse, der er, i stedet for at føje alle specifikke regler ind i lovgivningen. Jeg vil meget gerne love, at vi skal gøre os lige så meget umage, vi kan sammen med parterne, for at det her bliver implementeret i en form, så vi lever op til det, der er formålet, men også sådan, at det i forhold til det virkelige liv er noget, der kan fungere uden at være noget, der på unødigt vis skaber problemer.

Der har været stillet nogle spørgsmål, som måske kan være lidt svære at svare på fuldt ud. Altså hr. Ole Sohn havde spørgsmålet om, hvorfor SiD ikke var så begejstret for det her. Jeg tror, hr. Ole Sohn har lige så godt kendskab til dem, der sidder og vurderer det her i SiD, som jeg har, og derfor vil jeg i hvert fald ikke påtage mig at være klogere på baggrunden, end jeg er overbevist om hr. Ole Sohn er, men i hvert fald er det vel noget med, at man ikke synes, at det går langt nok, at det ikke er vidtgående nok. Vi har jo forsøgt i forhold til erhverv, der har særlige arbejdsvilkår, både når vi ser på fiskeriet, og når vi ser på søfarten i øvrigt, netop at få det inden for rammer, så vi kan holde fast i målsætningen om, at også på det felt har vi et behov for at sikre et bedre arbejdsmiljø.

Vi kan jo også se af den rapportstatistik, som jeg for nylig oversendte til Folketingets Erhvervsudvalg, at det jo bestemt ikke er sådan, at vi kan sige, at problemet er løst her. Tværtimod kan vi se af de statistikker, vi har over tilskadekomne og dræbte, at der er et meget stort behov for, at vi sammen med parterne finder ud af, og parterne selv i fællesskab finder ud af, hvordan vi yderligere kan øge sikkerheden, og jeg kan sige, at det i hvert fald er det, vi er stærkt optaget af.

Men der er så også nogle særlige vilkår og nogle særlige forhold for de erhverv, vi taler om her, som vi selvfølgelig er nødt til at forsøge at forholde os til.

Hr. Kim Andersens spurgte, hvorfor det nu var noget, vi skulle blande EU ind i. Jeg mener faktisk, at på det her felt er det rigtigt, at vi også tænker, jeg vil sige, i så internationale baner som overhovedet muligt. Altså hvis man skal finde et erhverv, der er internationalt i en grad som næsten intet andet, så er det søfarten, og hvis det er sådan, at de, der lever op til ordentlige vilkår, ikke skal risikere at blive udkonkurreret af dem, der byder deres besætninger dårlige arbejdsvilkår, jamen så er vi nødt til at lave den internatio-

nale regulering, og derfor er vores indgang til det her, at vi i størst mulig udstrækning skal foretage reguleringen i IMO-sammenhæng. Der er også en række steder, hvor vi kan bruge EU, hvor vi kan sige, at vi ikke griber ind og risikerer, at vi skaber barrierer for det bredere internationale samarbejde, og der er, som vi kan se tidligere, også i Helcom i Østersøsammenhæng, nogle muligheder, men det er efter vores opfattelse vigtigt, at vi tænker og reagerer internationalt her. Det er bestemt også et ønske, der har været fra andre EU-lande, og det deler vi.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Vores ordfører, hr. Frank Aaen, kan ikke være her, så derfor vil jeg på hans vegne spørge, om den åbenhed, som ministeren her gav udtryk for i forhold til de høringssvar, der kommer fra SiD, rummer, at ministeren er villig til faktisk at overveje, om man skulle ændre spørgsmålet om regler for hviletiden til at handle om den maksimale arbejdstid i stedet for.

Når jeg spørger om det, er det jo, fordi spørgsmålet om hviletid primært er et anliggende for officererne, f.eks. på grund af deres særlige turnusordninger og sådan noget, mens spørgsmålet om arbejdstid er væsentligt for menige søfolk, og en af de ting, der adskiller det her erhverv fra alle mulige andre erhverv, er, om lige netop spørgsmålet om hviletid er rimeligt at tage stilling til lovgivningsmæssigt.

Så jeg vil spørge, om den åbenhed rummer, at vi under udvalgsbehandlingen eventuelt vil se et ændringsforslag fra ministerens side, der vil føre i den retning, ellers vil jeg nok annoncere, at det kan være, at vi bliver nødt til at stille sådan et.

Så vil jeg lige spørge til sidst, om den der åbenhed også rummer, at man er parat til at stille krav om registrering af arbejds- og hviletid på fiskeriområdet.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg skal ikke lægge op til polemik med ministeren, og sådan var mine bemærkninger fra før bestemt ikke ment, men jeg vil så nødigt, at erhvervsministeren misforstår mig, for jeg er helt enig med ministeren i, at netop søfartsområdet er internationalt, og at der så vidt muligt skal laves internationale regler, som sikrer arbejdsmiljø, som sikrer de søfarendes arbejdsvilkår og miljøforhold om bord på skibene, og som samti-

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

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

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

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

Erhvervsministeren (Ole Stavad):

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

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

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

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

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

Afstemning

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

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

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

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Vagn Christensen (S):

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

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

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

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