

Det næste punkt på dagsordenen er:

**7) 1. behandling af lovforslag nr. L 101:
Forslag til lov om ændring af sømandsloven og
lov om sikkerhed til søs. (Afskaffelse af til-
skud til lægeundersøgelse og tilbageholdelse
af skibe til sikring af bødekrav).**

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt
Bendtsen).

(Fremsættelse 12.03.2008).

Kl. 10:52

Forhandling

Formanden:

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører
er hr. Lars Christian Lilleholt.

Kl. 10:53

(Ordfører)

Lars Christian Lilleholt (V):

Forudsætningen for at kunne tage arbejde på et
skib er, at man er blevet undersøgt af en læge. I
dag er det staten, der betaler den omkostning;
sådan har det været siden 1952 for ansatte i han-
delsflåden, og siden 2000 har det været sådan
for ansatte på fiskekuttere.

Med lovforslaget her i dag bliver det frem-
over arbejdsgiverne, der skal betale for lægeun-
dersøgelsen. Det mener vi i Venstre er ganske til-
fredsstillende, således at der gælder de samme
regler som for andre områder med f.eks. piloter
og chauffører.

Med det her lovforslag bliver der også bedre
mulighed for at inddrive bøder, når skibe lægger
til land i Danmark, således at man ikke risikerer,
at de slipper væk, inden bøderne er inddrevet.

Venstre kan støtte lovforslaget.

Kl. 10:53

Formanden:

Der er ingen korte bemærkninger. Vi siger tak til
ordføreren. Den næste ordfører er hr. Niels Sin-
dal.

Kl. 10:54

(Ordfører)

Niels Sindal (S):

Der er fire dokumenter, en søfarende elsker at
tage med sig, og det er passet, det er søfartsbo-
gen, det er kvalifikationspapirer, og så er det
det, vi kalder den blå bog, og det er den bog, der
indeholder den lægeattest, der afgives hvert an-
det år.

Lægeattesten har hele tiden været en statslig
opgave, og nu planlægges det så via lovforsla-
get, at den skal overgå til arbejdsgiverne. Det
kan vi fuldt tilslutte os. Erhvervet har gennem

de sidste år haft rigtig gode vilkår, så det har vi
ingen problemer med; det er helt i orden, at ar-
bejdsgiverne tager den opgave.

Men vi ønsker sådan set at præcisere under
udvalgsarbejdet, at den søfarende selv skal kun-
ne vælge læge, og at vi ikke får noget, vi kalder
rederilæger, så man er tvunget til at tage en be-
stemt læge, men altså, at det er den søfarende,
der selv vælger lægen.

Derudover er der en lille detalje vedrørende
dem, vi kalder søfartseleverne – altså ikke navi-
gatorer og maskinmestre, men dem, der går på
søfartsskole – og den drejer sig om, hvordan de
er stillet i fremtiden. Vi kan støtte den del af for-
slaget.

Den næste del går i al sin enkelthed ud på at
give Søfartsstyrelsen bedre mulighed for at ind-
drage politiet, således at skibe og folk, der sejler
med skibene, i al almindelighed ikke stikker af,
så man sikrer indfrielse af bødekrav, og at over-
trædelse af bl.a. lov om sikkerhed til søs og af
besætningsloven kan forfølges effektivt. Det
samarbejde synes vi er en rigtig god idé.

Vi kan tilslutte os det samlede forslag.

Kl. 10:55

Formanden:

Tak for det. Der er ikke nogen anmodninger om
korte bemærkninger, og derfor er den næste i
ordførerrækken fru Colette L. Brix.

Kl. 10:56

(Ordfører)

Colette L. Brix (DF):

Dansk Folkeparti finder det rimeligt, at man vil
sideshow søfarterhvervene med andre erhverv,
hvor der kræves en godkendt lægeundersøgelse
for at gøre tjeneste. Dansk Folkeparti ser derfor
ingen grund til, at der på det her område skal
være særbehandling af disse erhverv.

Den statslige finansiering af lægeundersøgel-
serne for fiskere fortsætter til 2011, hvilket er po-
sitivt, da det kan have økonomiske konsekven-
ser for fiskerne, når de selv skal betale for un-
dersøgelserne. Det giver plads til en rimelig om-
stilling. Det burde man gøre herinde, hver gang
man laver lovgivning, når det drejer sig om små
selvstændige virksomheder, altså lade det være
udfaset efter nogle år, så man når at vænne sig
til det.

Det er afgørende, at regler og love for søfarts-
erhvervene overholdes, og det kræver, at staten
gives tilstrækkelige sanktionsmuligheder til at
håndhæve reglerne med. Derfor er Dansk Folke-
parti også enig i, at der på foranledning af FN's
internationale søfartsorganisation bliver slået

hårdere ned på skibe, der bryder dansk eller international lovgivning.

Det er en rimelig sanktion, at det fremover bliver muligt at tilbageholde skibe, der kan og ikke vil stille sikkerhed for den idømte bødestraf. Dansk Folkeparti ser dette som et vigtigt skridt for Danmark i forbindelse med vores mål om at blive verdens førende søfartsnation.

Stramningen af loven kan være med til sikre, at specielt flere udenlandske skibe bliver straffet for f.eks. overtrædelse af miljølovgivningen, eller hvis de ikke overholder danske arbejdsretlige forhold.

Dansk Folkeparti har også noteret sig, at der opfordres til, at lovovertrædere anklages som juridiske personer frem for som enkeltpersoner. Det vil bidrage til, at bødestraffen i højere grad lever op til den begåede lovovertrædelse.

Vi støtter forslaget.

Kl. 10:57

Formanden:

Tak til fru Colette L. Brix. Den næste ordfører er hr. Karsten Hønge.

Kl. 10:58

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

SF synes, det er en god idé, at erhvervslivet skal betale nogle flere af de udgifter, der er forbundet med, at de driver deres forretninger. På den måde synes vi selvfølgelig også, det er en god idé, at firmaerne kommer til at betale udgifterne for lægeundersøgelser.

Der er dog et lille hjørne, som vi synes at staten bør tage sig af. Det handler om de elever, som ikke har et ansættelsesforhold hos en arbejdsgiver, og som derfor personligt hænger på udgiften. Der synes vi at staten fortsat skal betale, når de i forbindelse med deres uddannelse har brug for den lægeerklæring.

Den anden del af lovforslaget synes vi også er god – især med baggrund i den lov, der blev indført i år 2000, til beskyttelse af havmiljøet. Man må jo sige, at der tydeligvis er brug for en opstramning, og SF støtter at udvide politiets adgang til at tilbageholde skibe til sikring af bødekravene. Det gælder især de sager med overtrædelser, der foregår på udenlandske skibe, der jo ligesom har det med at forsvinde.

Jeg vil også sige, at SF er tilfreds med, at Søfartsstyrelsen har besluttet at ændre styrelsens praksis, så politiet fremover kan rejse flere sager efter bestemmelserne om virksomhedsansvar, som jo meget gerne skulle føre til højere bøder over for de rederier.

Kl. 10:59

Formanden:

Der er ikke ønske om korte bemærkninger. Vi siger tak til ordføreren, og næste ordfører er hr. Mike Legarth.

Kl. 10:59

(Ordfører)

Mike Legarth (KF):

De Konservative støtter naturligvis forslaget fremsat af økonomi- og erhvervsministeren.

Den ene del af lovforslaget handler om afskaffelse af det statslige tilskud til lægeundersøgelse af søfarende og fiskere. Den statslige betaling er historisk begrundet og har tilgodeset rederibranchen og fiskere i forhold til andre brancher, hvor det enten er arbejdsgiveren, der betaler for lægeundersøgelsen, eller det er et anliggende for arbejdsmarkedets parter. Det gælder f.eks. for piloter og rutebilchauffører.

Lovforslaget ændrer ikke på selve kravet om, at man skal gennemgå en lægeundersøgelse for at kunne arbejde på et skib. Undersøgelsen skal fortsat være gratis for den ansatte, men fremover vil det være arbejdsgiveren, som skal betale.

Den anden del af lovforslaget, som handler om tilbageholdelse af skibe til sikring af bøder, skal ses i sammenhæng med regeringens handlingsplan »Danmark som Europas førende søfartsnation« – på sigt må det gerne blive verdens førende søfartsnation.

Kort fortalt betyder det, at lovforslaget giver mulighed for at effektivisere bødeopkrævningen, idet vi udvider politiets adgang til at tilbageholde et skib til sikring af betaling af bødekrav og navnlig i sager, hvor der er begået lovovertrædelse på skibet. Her er der en sandsynlighed for, at skibet forsvinder, og nu kan vi tilbageholde det, og vi kan få betalt bøden, inden det kan forlade havn, eller i hvert fald få stillet sikkerhed for beløbet.

Så De Konservative støtter forslaget.

Kl. 11:00

Formanden:

Tak til hr. Mike Legarth, og næste ordfører er hr. Morten Helveg Petersen.

Kl. 11:01

(Ordfører)

Morten Helveg Petersen (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget. Jeg vil faktisk gå så vidt som til at sige, at det er et af de mere fornuftige lovforslag, vi har set fra regeringen i samlingen her.

Det er et eksempel på en form for erhvervsstøtteordning, der kan undværes, og på den måde er det jo helt rimeligt, at arbejdsgiver fremover afholder udgifter til lægeundersøgelse, det er helt og aldeles fornuftigt. Det er samtidig også fornuftigt at skærpe mulighederne for at tilbageholde skibe med henblik på inddrivelse af bøder og dermed bedre mulighed for retsforfølgelse. Samlet set kan vi tiltræde lovforslaget.

Kl. 11:01

Formanden:

Tak for det. Næste ordfører er hr. Frank Aaen.

Kl. 11:01

(Ordfører)

Frank Aaen (EL):

Enhedslisten kan tilslutte sig de generelt positive bemærkninger fra andre partier om tilbageholdelse af skibe, hvor ejeren ikke betaler den bøde, han er idømt; at arbejdsgiverne skal betale for de her lægeerklæringer i stedet for staten – der er nogle problemer, der lige skal løses, som påpeget af 3F og også andre – at søfartselever selvfølgelig skal have det betalt af det offentlige, da de ikke endnu har nogen arbejdsgiver; at der skal være frit lægevalg. Man må ikke på nogen måde kunne blive tvunget til at tage rederens læge.

3F har også rejst et spørgsmål, som jeg ikke har hørt nævnt i debatten, nemlig at søfarende, der ikke hører hjemme i Danmark, selvfølgelig skal have samme regler og samme garanti for at få en ordentlig lægeundersøgelse, som gælder for søfarende, der hører hjemme i Danmark. Det er sådan, og det bliver jo mere og mere sådan, at de søfarende, der er beskæftiget på skibe fra det internationale skibsregister – det er langt de fleste – i stigende grad er udenlandske statsborgere og folk, der bor uden for Danmark, så det sidste spørgsmål vil vi også gerne have en redegørelse for i udvalgsbehandlingen. Men vi er altså positive over for lovforslaget.

Kl. 11:03

Formanden:

Tak til hr. Frank Aaen. Sidst i ordførerrækken er det hr. Anders Samuelsen.

Kl. 11:03

(Ordfører)

Anders Samuelsen (NY):

Jeg håber, at ministeren på et tidspunkt får anledning til at vende tilbage til den gamle rytme, da Ny Alliance kom før Enhedslisten, men det

er altså ikke situationen i øjeblikket, og derfor får ministeren i dag ekstra motion. Det er heller ikke så dårligt.

Jeg skal bare kort sige, at Ny Alliance kan støtte det her forslag. Vi ser forslaget som helt uproblematisk, og sådan er det også fremgået af debatten generelt, så ingen problemer fra vores side.

Kl. 11:03

Formanden:

Tak for det. Økonomi- og erhvervsministeren.

Kl. 11:03

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne takke for den positive modtagelse, som lovforslaget generelt har fået. Som flere ordførere har været inde på, handler det jo også om, at vi gør op med en statslig betaling, der har været historisk begrundet og har tilgodeset både rederibranchen og fiskerne i forhold til andre brancher, hvor det enten er arbejdsgiveren, der betaler for lægeundersøgelsen, eller hvor det er et anliggende for arbejdsmarkedets parter.

Jeg vil gerne sige til de bemærkninger, der har været med hensyn til tilbageholdelse, at det jo nu har været sådan, at vi har fået en IMO-auditering, og der har man jo bl.a. påpeget det her område med hensyn til tilbageholdelse. Den hjemmel, som f.eks. dansk politi har til at tilbageholde udenlandske lastvognschauffører, som kommer til Danmark med en vogn, der ikke er i orden efter bestemmelserne, gør, at politiet i dag kan tilbageholde lastvogne, indtil bøden er betalt, og vores holdning er, at det faktisk er lidt af det, der nu overføres til også at gælde søfartserhvervet.

Der er rejst nogle spørgsmål omkring lægeundersøgelse af elever, og det synes jeg vi skal se på under udvalgsarbejdet.

Kl. 11:05

Formanden:

Der er ingen, der har bedt om ordet for korte bemærkninger. Vi siger tak til ministeren. Forhandlingen er hermed sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) 1. behandling af lovforslag nr. L 118: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og forskellige andre love. (Implementering af miljøansvarsdirektivet).

Af miljøministeren (Troels Lund Poulsen).

(Fremsættelse 12.03.2008).

Sammen med dette punkt foretages:

9) 1. behandling af lovforslag nr. L 119: Forslag til lov om undersøgelse, forebyggelse og afhjælpning af miljøskader (miljøskadeloven).

Af miljøministeren (Troels Lund Poulsen).

(Fremsættelse 12.03.2008).

Kl. 11:05

Forhandling

Formanden:

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører er hr. Eyvind Vesselbo.

Kl. 11:05

(Ordfører)

Eyvind Vesselbo (V):

Lovforslagene gennemfører miljøansvarsdirektivet i dansk ret. EU-direktivet og lovforslagene bygger på det princip, som hedder forureneren betaler. Den ansvarlige skal forebygge, at miljøskader sker, og hvis miljøskaden er sket, skal den ansvarlige afhjælpe skaderne og afholde alle omkostninger i den forbindelse.

De nye regler gælder kun miljøskader, dvs. skader, som er så alvorlige, at de kan medføre betydelig negativ påvirkning på vand, jord og beskyttede arter og naturtyper. Betydelig sigter både til karakteren og omfanget af skaden, og det skønnes, at der formentlig vil være omkring 5 til 15 tilfælde af de her miljøskader om året.

Lovforslaget indeholder overordnet set to forskellige former for ansvar. For det første et ubetinget ansvar for i det væsentlige alle forurenninger, anvendelse af gmo'er, vandopstemning samt vandindvinding m.v. Det ubetingede ansvar indebærer, at forureneren er ansvarlig, også selv om han ikke har handlet uforsvarligt; det indebærer ansvar for hændelige uheld.

For det andet et skyldbaseret ansvar for alle andre erhvervsaktiviteter, der forårsager en skade på beskyttede arter og internationale naturbeskyttelsesområder. Et skyldbaseret ansvar indebærer, at skadevolder skal have udvist uforsvarlig adfærd, dvs. fejl eller forsømmelse.

Lovforslagene indeholder også på forskellig måde lempelser af det ubetingede ansvar. Den ansvarlige for driften er ikke ansvarlig, hvis han kan dokumentere, at miljøskaden eller den overhængende fare for miljøskade er sket som følge af ufravigelige forskrifter, der er fastsat af offentlig myndighed. Det gælder dog ikke, hvis forskriften eller påbuddet skyldes den pågældendes egne aktiviteter, dvs. hændelser, som driftsherren selv har været ansvarlig for.

Hvis den, der driver den virksomhed eller det anlæg, som miljøskaden eller den overhængende fare herfor stammer fra, kan dokumentere, at miljøskaden eller den overhængende fare herfor er forårsaget af en uvedkommende tredjemand, altså dvs. hærværk, og er sket på trods af passende sikkerhedsforanstaltninger, så er den pågældende ikke ansvarlig.

Hvis der sker en miljøskade eller indtræder en overhængende fare, som den ansvarlige for driften har en udtrykkelig tilladelse til, lempes det ubetingede ansvar. Det vil sige, at driftsherren ikke er ansvarlig, medmindre han har udvist uforsvarlig adfærd.

Ansvaret er delt mellem på den ene side den, der er ansvarlig for driften i sin egenskab af at være bruger af et produkt, dvs. en landmand, og på den anden side producenten eller importøren af produktet. Hvis der er tale om erhvervsmaessig anvendelse af gmo'er, pesticider eller biocider og anvendelse af handelsgødning til jordbrugsmæssige formål, er producenten eller importøren den ansvarlige, hvis skaden er sket som følge af en fejl i produktet, eller der er tale om en udviklingsskade. Også producenten eller importøren af affaldsstoffer, f.eks. slam og husdyrgødning, der bruges til jordbrugsformål, er ansvarlig, forudsat at skaden er sket som følge af fejl ved produktet. På disse områder vil der dog ikke kunne gøres nogen ansvarlig for udviklingsskader.

Som en hjælp til kommunerne er der foreslået en konsultationsordning, hvor kommunen i en tidsbegrænset periode skal indhente en bindende udtalelse fra de statslige miljøcentre, idet kommunen kan træffe afgørelser om, at der foreligger en miljøskade eller fare herfor.

Sagsbehandlingstiden er også gjort kortere end i det forslag, der var tidligere, og som vi har førstebehandlet i efteråret, ved at udskyde adgang til at klage over, at der foreligger en miljøskade eller fare herfor. Der kan stadig væk klages over afgørelsen, men først på et senere tids-