

[Anker Jørgensen.]

arbejde sted med henblik på det regulativ, hvis udførelse i livet det foreliggende lovforslag skal sikre, idet parterne har samarbejdet om det udkast til regulativ, som netop forudsætter den foreslåede ændring af loven.

Jeg skal ganske enkelt på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale, at arbejdsministerens lovforslag tiltrædes.

Den højtærede arbejdsminister har i sin skriftlige fremsættelse været inde på tanken om en mere almindelig revision af arbejderbeskyttelseslovens bestemmelser, d. v. s. en ajourføring af den efterhånden 10 år gamle lov. Den højtærede arbejdsminister oplyser, at han regner med i næste folketingsår at kunne fremsætte et lovforslag om ændringer i denne lov. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke glæde over, at denne revision er på trapperne, og at den snart kan blive en realitet. Arbejdsmarkedets parter har nemlig også arbejdet meget alvorligt netop på en almindelig revision af arbejderbeskyttelsesloven, og selv om det ikke er lykkedes på alle områder, så har man i hvert fald, hvor man i grupper på specielle områder har forhandlet om disse ting, i væsentlig grad arbejdet sig frem til enighed, således at man kan komme med en indstilling til lovgivningsmagten og til den højtærede arbejdsminister. Vi skulle altså have gode muligheder for at få en god revision igennem.

Enggaard: Det fremsatte lovforslag om ændringer i loven om almindelig arbejderbeskyttelse tilsigter at skabe lovmæssig hjemmel for bestemmelser på et af de områder, der ligger på grænsen mellem arbejdstilsynets og skibstilsynets ansvarsområder.

I 1954, da den nuværende lov blev vedtaget efter flere års besværligt arbejde, blev arbejde i skibe blandt andre ting undtaget fra lovens bestemmelser. Dette var begrundet i ønsket om at skabe en sikker grænse mellem de to tilsynsmyndigheders områder.

Kajkanten er altså i dag denne grænse. I praksis kan man imidlertid i en række rækker tilfælde konstatere, at grænsen ikke er så klar endda, måske i en hel del tilfælde heller ikke særlig hensigtsmæssig. F. eks. er der forekommet en række ulykkestilfælde, hvor en kran el. lign. fra havnens område har forårsaget ulykker om bord i skibe; det omvendte er også tilfældet. Derfor bliver en række tilfælde behandlet i første instans af den tilsynsmyndighed, der ikke har ansvaret for det materiel, der er årsag til ulykken. Sagen må så senere oversendes til den anden tilsynsmyndighed. Dette er hverken særlig praktisk eller særlig befordrende for sagens gang, uanset at der, således om jeg er bekendt med, i dag eksisterer et godt samarbejde mellem de to tilsynsmyndigheder.

På baggrund af den meget beklagelige ulykkesstatistik på dette område — i fjor var der således her i landet 107 tilfælde, hvoraf 3 med dødelig udgang alene på kajområdet, og der var ca. 50 pct. flere om bord på skibene — er det efter min opfattelse meget væsentligt, at de ydre rammer for tilsynet er i orden. Den aktuelle baggrund for dette lovforslag er netop et bevis på dette synspunkts rigtighed. Efter lovens vedtagelse i 1954 blev der i 1955, så vidt det er oplyst for mig, nedsat et udvalg af de berørte parter for at udarbejde et regulativ for lastnings- og losningsarbejdet. Det er naturligvis meget ønskeligt, at der gælder det samme regulativ såvel på land som om bord på skibene.

Til sagens formål, nemlig at skabe lovmæssig hjemmel for et sådant fælles regulativ, er venstre positivt indstillet. Vi vil medvirke til, at grundlaget for et fælles regulativ hurtigst muligt kan tilvejebringes. Det må imidlertid være tilladt mig i denne forbindelse at udtrykke håbet om, at der ikke findes andre lige så væsentlige arbejdsområder, hvor udarbejdelse af fællesregulativ for arbejdet varer 10 år alene for udvalgsarbejdets vedkommende.

Det fremgår imidlertid af ministerens