

[Forsvarsministeren]

vendelser herom, og vi regner heller ikke med at få nogen.

Hr. Pelle Voigt spørger om den artikel i Politiken, hvor man citerede nogle udtalelser af den amerikanske forsvarsminister. Jeg vil blot gøre hr. Pelle Voigt opmærksom på, at de jo var udgangspunktet for de spørgsmål, jeg besvarede sidste onsdag, men jeg skal gerne endnu en gang understrege, at NATOs ansvarsområde er defineret, og at regeringen ikke ser noget grundlag for at ændre i den definition.

Albrechtsen (VS):

Vi må beklageligvis konstatere, at vi ikke kan komme så forfærdelig meget videre med forsvarsministerens udtalelser. Det er tilsyneladende ikke regeringens sigte at skabe den nødvendige klarhed på det punkt, men jeg vil da gerne forsøge på at bidrage til klarheden omkring det ved at konkretisere spørgsmålet med et eksempel.

Det er jo således, at der nu opstilles kryds-ermissiler på Sicilien, som har en rækkevidde på 2.500 km, dvs. at de f.eks. kan nå mål i Syrien. Disse missiler kan altså direkte anvendes som led i de fremskudte aktioner, som Caspar Weinberger har foreslået, men er jo også et led i det samlede NATO-atomare forsvar. Kan denne sammenkædning ikke give forsvarsministeren anledning til bekymring og til at rejse kravet i NATO om en præcisering af, at disse fremskudte aktioner ikke må planlægges?

Forsvarsministeren (Engell):

Også dette spørgsmål bygger som så mange andre på ren spekulation. Hr. Albrechtsen spørger, om jeg er bekymret. Nej, det er jeg ikke, hverken om dagen eller om natten.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 282

5) Til industriministeren af:

Tommy Dinesen (SF):

»Har ministeren tænkt sig at gøre noget for at formindske den store dødelighed inden for søfartserhvervet, og mener ministeren, at dødeligheden kan skyldes, at arbejdsmiljøloven ikke gælder til søs?«

Industriministeren (Stetter):

Skibsfartserhvervet er og har altid været et farligt erhverv, der hvert år desværre kræver menneskeliv. Sammenligning med arbejdsulykker med dødelig udgang i andre erhverv siger ikke meget, dels fordi de søfarende er om bord på arbejdspladsen også i fritiden, dels fordi ulykker til søs ofte forekommer i forbindelse med forlis. Bestræbelser på at nedbringe antallet af ulykker kræver indsats over en bred front, og det er svaret på første del af spørgsmålet.

En side af sagen er nemlig skibenes konstruktion, indretning og alle forhold vedrørende skibes sikkerhed, og en anden side af sagen er den uddannelse, der gives de søfarende, og sømandslovens regler om ansvar for, at sømanden er tilstrækkelig beskyttet mod ulykkestilfælde. I alle disse henseender er dansk skibsfart af høj standard internationalt set. Lovgivningen ajourføres til stadighed i samråd med de berørte organisationer. En generel gennemførelse af arbejdsmiljøloven vil ikke være vejen frem. Forholdene om bord på skibe og i virksomheder på land er i mange henseender så forskellige, at man må have særlige regler om bord i skibe, og dette er svar på anden del af spørgsmålet.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt spørge, hvad den brede front betyder. Betyder det, at man har tænkt sig at nedsætte et udvalg el.lign. for at prøve på at gøre det bedre, når nu man ved, at det er Danmarks farligste arbejdsplads og der vitterlig sker noget?

Industriministeren (Stetter):

Jeg kan svare hr. Tommy Dinesen på tilægsspørgsmålet, at for at sikkerheden til søs kan siges at være tilgodeset, må skibet være konstrueret, indrettet, udrustet og bemannet således, at der under alle forudseelige forhold kan gennemføres en forestående rejse, at virkningerne af uheld eller havarier kan imødegås eller begrænses i videst muligt omfang, at ombordværende ikke er udsat for at komme til skade, og at der tages hensyn til de ombordværendes sundhed og trivsel. Det er vel formålene for en ny lovgivning på området, hvor vi selvfølgelig må tage specielt hensyn til sikkerhed for menneskeliv på søen, og disse formål vil blive behandlet i for-