

[Tommy Dinesen]

foretage for at forbedre forholdene for de nævnte grupper.

Besvarelse

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Jeg er glad for at få denne anledning til at redegøre for regeringens arbejde med at forbedre arbejdsmiljøet til søs. Redegørelsen vil først omhandle forholdene for søfolk og fiskere og herefter forholdene på olieplatformene, som jo er energiministerens område, men som jeg efter aftale med min kollega også omtaler.

Her i starten vil jeg gerne definere, hvad jeg forstår ved begrebet arbejdsmiljø til søs. Ved arbejdsmiljø forstår jeg sikkerhed, trivsel og sundhed for alle, der er beskæftiget til søs.

Den søfarendes sikkerhed beror først og fremmest på skibets evne til at komme sikkert fra havn til havn, men også på, at skibet er en sikker arbejdsplads, hvorfor reglerne for skibes bygning og udstyr er en integrerende del af arbejdsmiljøet til søs.

Den søfarendes trivsel og sundhed beror naturligvis også på skibets indretning og på, hvorledes det er udstyret, men også på regler om påvirkning fra støj og farlige stoffer samt om hviletid.

Traditionelt har arbejdsmiljø til søs og på land været reguleret i forskellig lovgivning. Det skyldes navnlig, at hele skibets sikkerhed og indretning er en integrerende del af arbejdsmiljøet og i vidt omfang er internationalt reguleret. Dette tog Folketinget også i betragtning, da man i 1980 vedtog lov om skibes sikkerhed, der bl.a. regulerer arbejdsmiljø til søs. Ved den lejlighed opretholdt man princippet om en særlig arbejdsmiljølov for søfartsområdet.

Loven giver mulighed for detailregulering, efterhånden som udviklingen og indvundne erfaringer tilsiger dette. Udviklingen afspejler sig ofte i internationalt vedtagne konventioner og standarder, som Danmark har tilsluttet sig.

Der kan vel også være anledning til at nævne, at man til søs for en række beskæftigede har særlige uddannelseskrav. Den besætning, der i henhold til lov om skibes besætning kræves til drift af et skib, skal inden påmønstring kunne dokumentere, at den opfylder de i sønæringsloven fastsatte krav til

bl.a. uddannelse og fartstid. Derved sikres, at man om bord har både den generelle viden om sikkerhedsforanstaltninger til søs og speciel viden om det udstyr, som skal anvendes om bord. Denne uddannelse og fartstid kompenserer for nogle af de forholdsregler, som efter arbejdsmiljøloven ville være nødvendige, hvis udstyr af samme karakter skulle anvendes i land.

I medfør af sømandsloven stilles der krav om regelmæssig lægeundersøgelse af de søfarende, der sejler i udenrigsfart.

Der er ingen tvivl om, at det er forbundet med særlig risiko at arbejde til søs. En større undersøgelse fra Danmarks Statistik over dødelighed i forskellige erhverv viser desværre dette. Denne statistik dækker perioden indtil 1980. En statistik over dødsulykker i fiskerierhvervet, som dækker perioden 1982-85, bestyrker dette.

Regeringen ser med alvor på disse problemer, og der er da også siden begyndelsen af 1980'erne i samarbejde med erhvervets parter og i overensstemmelse med intentionerne bag ved loven foretaget en intensiv detailregulering af området. Først og fremmest er arbejdet gået ud på at indarbejde de internationale konventioner og standarder, som Danmark er bundet af, samt de danske særregler, der er fundet relevante, herunder arbejdsmiljøregler fra den tilsvarende lovgivning i land.

Som de væsentlige punkter i denne detailregulering vil jeg nævne følgende: udgivelsen af fire regelsamlinger dækkende hver sin hovedtype af skibe. En femte og meget omfattende regelsamling for fiskeskibe forventes færdig om kort tid, hvorefter stort set alle skibstyper vil være omfattet af nye, detaljerede regelsæt.

I 1985 trådte nye regler i kraft om beskyttelsesforanstaltninger mod farer ved at arbejde med dæksmaskineri i fiskeskibe, et kritisk område, hvor der tidligere indtraf mange alvorlige ulykker.

Forskrifter, som regulerer anvendelse, opbevaring og indkøb af farlige kemikalier, stoffer og materialer, blev sat i kraft i 1986.

Forskrifterne svarer i princippet til de i land gældende regler inden for de samme områder, men med den tilføjelse, at de pålægger skibsføreren ansvar for, at stoffer indkøbt uden for Danmark er klassificeret, emballeret og mærket i henhold til reglerne i forskriften.