

[Henning Andersen]

et område er et godt samarbejde mellem myndighederne og erhvervets parter. Det er også vigtigt, når vi ser fremad.

Som det også fremgår af ministerens redegørelse, er det vigtigt at understrege den enighed, der er om nye regler, som vil effektivisere sikkerhedsorganisationernes arbejde om bord i skibene. En væsentlig ændring her er, at det nu er seks menige besætningsmedlemmer, der udløser kravet om en sikkerhedsorganisation – i modsætning til det gamle tal, som var 10.

Herudover er der en lang række tiltag på vej på forskellig vis, og det hilser vi selvfølgelig med tilfredshed i Det Konservative Folkeparti. Det er stadig vigtigt også på dette område i samarbejde med de beskæftigedes organisationer at forbedre forholdene på arbejdsmiljøområdet, ligesom vi gør det på landjorden.

Det Konservative Folkeparti mener, at vi også i den kommende tid nøje bør følge udviklingen på hele søfartssiden, se på, hvorfor ulykkestallene har en vis stigende tendens, og hvorledes det forholder sig til de landes, vi normalt sammenligner os med.

Jeg skal til slut sige med hensyn til den foreslåede dagsorden, at som det fremgår af det, jeg har sagt på Det Konservative Folkepartis vegne, falder det godt i tråd med den, og at vi kan støtte den.

Skrumsager Skau (V):

Forespørgslen giver en god anledning til at se på antallet af dødsulykker blandt søens folk, årsagerne til dødsulykkerne, samt hvad der er blevet gjort i de seneste år for at begrænse ulykkerne og dødsulykkerne, og selvfølgelig også på, hvad der kan gøres, og hvad vi kan gøre i fremtiden.

Ministeren har på udmærket måde redegjort for, hvad der er blevet gjort i de seneste år for at forbedre skibenes sødygtighed og gøre dem til mere sikre arbejdspladser. Hertil kommer hele den teknologiske udvikling, som er med til at gøre skibene til mere sikre arbejdspladser, end de har været tidligere. Vi har også gennemført ændringer af bemandingsreglerne, hvori indgik hviletidsregler, som også var et vigtigt punkt.

Vi er alle sammen klar over, at arbejdsforholdene om bord på et skib eller et fiskerfartøj, som det er blevet nærmere omtalt, er

meget forskellige fra en arbejdsplads på land. På en almindelig arbejdsplads på land er man normalt kun til stede i otte timer, hvorimod man på et skib tillige sover og har sin hviletid og sin fritid om bord, uanset vejr, uanset uvejr. Søfolkene og fiskerne er i arbejdsperioden på skibene 24 timer i døgnnet. Det skal med i vurderingen af ulykker, og at dødsulykkerne også omfatter personer i deres fritid og i deres hviletid, og det er jo ikke normalt, når man vurderer dødsulykkerne på arbejdspladser på land.

Jeg føler, det er meget vigtigt – det har også allerede været omtalt – at søfolkene før mønstringen er klar over de ekstra farer, det at sejle er forbundet med. Man kan jo ikke bortforklare, at faren er større. Derfor er det meget vigtigt, at søfolkene før mønstringen har god viden om de generelle sikkerhedsforanstaltninger om bord. Alt det er som sådant ikke noget nyt. Derfor er sikkerheden for skibe og mandskab hele tiden blevet forbedret og intensiveret i de seneste år, hvad industriministeren også har redegjort for.

Den nye rapport om dødsulykker blandt søens folk har ikke de nyeste tal med, der viser udviklingen i de seneste år. Vi ved, at der er sket en meget stærk teknisk udvikling, bl.a. af fiskerfartøjer. F.eks. er der nu shelterdæk, hvilket betyder, at fiskerne ikke længere sidder på det åbne dæk og tilbereder eller ordner fiskene. Det har givet nogle andre problemer med hensyn til opmålingen af fiskerfartøjerne, som jeg føler at vi også må have løst.

Venstre er enig i, at vi fortsat skal følge og analysere sikkerheden til søs og forbedre forholdene så meget som muligt inden for de særlige rammer. Hvor kan vi sætte ind? Hvor er det vigtigt at sætte ind for at begrænse søulykkerne? Det er vigtigt, at dette arbejde fortsætter i et meget nært samarbejde med søfartens organisationer. De har ekspertise, de har en viden, som vi andre må trække på. Vi må også være klar over, at der er store forskelle mellem små fiskerbåde, fiskerfartøjer, og f.eks. containerskibe. Der er mange forskellige årsager til ulykker.

Dagsordenen fra SF kan vi tilslutte os.

Aase Olesen (RV):