

jeg ikke lade være med at tænke på, hvor meget der nu bliver tilbage til Søfartsstyrelsen, så vi vil altså gerne have en præcisering af, hvor meget arbejde der bliver tilbage på baggrund af dette lovforslag, som ganske givet bliver vedtaget.

Vi synes også, det er godt, at der sker en ligestilling mellem dem, der arbejder til søs, og dem, der arbejder i land. Vi har set i de tilbagemeldinger, der er kommet fra rederier og fagforeninger, at bl.a. SiD har gjort opmærksomhed over nogle ting, og vi vil godt have svar på, om det er rigtigt, hvad der bliver sagt herfra.

Jeg kan også se, at nu skal pramme, der benyttes i grusgrave, hvor der står vand, ikke længere høre under Søfartsstyrelsen. Det kan jeg i hvert fald godt overleve, for jeg mener, Søfartsstyrelsen kun skal have med de salte vande at gøre.

#### **Ulla Solvang (RV):**

Angående lovforslag nr. L 9 kan vi i Det Radikale Venstre støtte forslaget, også fordi det er et led i en regelforenklingsarbejdsproces.

Angående lovforslag nr. L 10, der giver hjemmel til at fastsætte regler der sikrer de søfarende samme beskyttelsesniveau som arbejdstagere på land – i øvrigt ifølge et EU-direktiv – er jeg selvfølgelig glad for, at lovforslaget tager højde for direkte beskyttelse af kvinder, der er gravide eller lige har født.

Angående hjemlen til fastsættelse af regler for større skibe har vi allerede i dag den praksis, at de større skibe er klassificerede; med andre ord bliver en praksis til et lovkrav. Med hensyn til faren for, at klassifikationsselskaberne får monopol, og at rederne derfor ikke har nogen at henvende sig til, hvis de rager uklar med klassificeringsselskaberne, giver forslaget mulighed for, at Søfartsstyrelsen kan gribe ind, og angående forhøjelse af strafferammerne til 2 år er det udmærket, at de bringes på niveau med bestemmelserne i den almindelige arbejdsmiljølov.

Det Radikale Venstre kan derfor støtte lovforslaget.

#### **Annette Just (FP):**

Der er vist ingen tvivl om, at L 9, som indeholder en forenkling af anmeldepligten for lov om skibsregistrering, er der for så vidt ingen problemer i, og vi har også sagt, allerede da vi diskuterede Funderudvalgets rapport, at det skulle

bare igennem, så her tror jeg i hvert fald ikke, vi kan se de helt store problemer.

Men i L 10 kan jeg faktisk se et problem, som ingen rigtig har nævnt før. Vi, der har været med til at diskutere skibsfarten i den del år, har alle sammen slået på, at det skulle være IMO-regler. Det var ikke EU, der skulle være førende, så man dermed skabte en forskelsbehandling af EU-skibe og tredjelandsskibe. Men nu siger vi alle sammen: Jamen arbejdsmedicinske undersøgelser og vilkår for syn af skibe og sådan noget er da en udmærket ting, så lad bare EU lave nogle særregler for det.

Jeg mener, det er forkert. Jeg mener rent ud sagt, at vi skal prøve at holde en ordentlig og ren linje her. Når vi taler om skibe, der går fra et land til et andet land – altså ikke floddampere, og hvad de alle sammen hedder, der sejler op og ned ad Rhinen og de andre floder, men de rigtig søgæende skibe – skal det være IMO-regler. Det er et krav, som både den forrige regering og den nuværende regering har stillet igen og igen, og alligevel står alle partier pludselig her og siger, at det er da en udmærket idé, at vi laver EU-regler.

Jeg tror, vi skal passe på, medmindre ministeren kan komme herop og sige, at de regler er præcis de samme, som man har i IMO. Jeg er bare bange for, at det ikke er det, der står i teksten i lovforslaget, og at vi dermed kan komme til at træde os selv over tærerne i den næste debat, vi skal have om IMO-regler kontra EU's fortsatte forsøg på at grave sig ind på området.

#### **Frank Aaen (EL):**

Enhedslisten er positivt indstillet over for de to lovforslag. Der mangler stadig nogle af høringssvarene, og der er også rejst enkelte spørgsmål i de høringssvar, der er kommet, og dem vil vi selvfølgelig have belyst under udvalgsarbejdet.

Så har vi et par enkelte spørgsmål til lovforslag nr. L 9 om særkravet om, at anpartsselskaber skal have en bestyrelse, hvis de ejer et skib. Vi er lidt nervøse ved det, for vi kender allerede mange tilfælde på, hvor vanskeligt det er at placere ansvaret, når der sker uheld med skibe. Vi har velkendte store, grimme eksempler, og derfor er mit spørgsmål til ministeren: Hvorfor blev det i sin tid bestemt, at anpartsselskaber, der ejer et skib, skal have en bestyrelse? Så kan vi måske ud af det udlede, om det stadig er en aktuel begrundelse.