

ud af det. Derfor synes jeg, det tiltag her er drøn-ærgeligt.

Det, der undrer mig såre, er, at det ikke har været ude til høring. Arbejdstagere og arbejdsgivere er ikke blevet hørt om det her, og det undrer mig utrolig meget.

Derfor har jeg selvfølgelig nogle spørgsmål til ministeren under det udvalgsarbejde, som vi kommer til at køre på området, men jeg vil gerne sige, at vi er altså forbeholdne over for det forslag, fordi man har fokuseret så ensidigt på det område her. Det undrer os utrolig meget.

Colette L. Brix (DF):

Som så meget andet lovgivning inden for erhvervslivet er der tale om meget komplicerede forhold, som det kan være vanskeligt at lovgive om, uden at der fremkommer utilsigtede virkninger.

Vi taler her om sømænd og skibsfart. Skibsfart har altid været et vigtigt erhverv for Danmark og danskere, og vi har i det store og hele klart os udmærket igennem uden alt for mange reguleringer og også uden en kompliceret lovgivning på området. Husk på, at vi her taler om en branche som ifølge sagens natur er international, og den har altid været international. Jeg er derfor ikke sikker på, at lovgivningen vil indebære så forfærdelig meget bedre forhold for branchen, for de mennesker, der er ansat heri, og det danske samfund. Man kan altså ikke lovgive om alt her i tilværelsen.

Uanset disse principielle betænkeligheder vil jeg gerne på mit partis vegne give tilsagn om støtte til forslaget videre behandling. Årsagen hertil er, at loven forhåbentlig kan medvirke til en forbedring af mulighederne for at hindre ulykker, som medfører en åbenbar risiko for miljøkatastrofer også i de internationale farvande, der som bekendt omkranser de smukke danske strande.

Så håber jeg, at loven også bidrager til at skabe lidt mere rimelige konkurrenceforhold mellem de forskellige lande, således at dansk skibsfart ikke behøver at foretage alle mulige krum-spring for at overleve. Så vidt så godt.

Bagsiden af lovgivningsmedaljen er kontrol, og den er jeg så lidt betænkelig ved, hvis det bliver alt, alt for meget. Jeg har altså svært ved at forstå, at fiskeres hviletid under sejlads er noget, man kan og skal lovgive om. Der er jo ingen dokumentations- og kontrolregler derude. Hvordan forestiller man sig, at det skal blive? Det er muligt, at man for arbejdsmarkedet kan lave af-

taler herom, som er tilpasset de lokale forhold, men at lovgive herom, er måske at gå et skridt for langt.

Kl. 20.25

Havnestatskontrol og kontrol med lastning af bulkskibe er godt nok i den udstrækning, det anvendes til sortlistning af skibe fra de lande, hvor vi ved, at der ikke er styr på noget som helst. Men at det så også betyder, at vi her i Danmark hver sjette måned skal indberette alle individuelle skibsanløb til Europa-Kommissionen, kan jeg altså ikke forstå, og jeg frygter, at det kan give anledning til et bureaukrati uden lige.

Hvor mange flere embedsmænd skal der ansættes i EU i den anledning, og hvad vil det koste dernede? Vi skal huske på, at vi også skal betale for EU. Vi skal passe på med at centralisere områder, hvis det ikke er nødvendigt, for det er for dyrt.

Det, vi skal bruge en sådan lovbestemmelse til, er naturligvis at sørge for skibe fra sortlistelande ikke længere har mulighed for at sejle i vore farvande, nationale eller internationale.

At erhvervet skal betale for lovpligtige syn som udgangspunkt er helt fint, og at erhvervet skal betale for det, det koster, lyder som en rigtig god idé.

Så alt i alt er det et lovforslag med gode intentioner, som Dansk Folkeparti derfor kan støtte, men der skal altså ske en grundig behandling i udvalget, således at vi bedst muligt sikrer os, at der ikke blandt de mange gode intentioner overses andet.

Carina Christensen (KF):

Lovforslag nr. L 80 giver, som vi har hørt det, hjemmel til at implementere fem EF-direktiver på søfartsområdet. Det drejer sig først og fremmest om regler om arbejdstid og hviletid for søfarende og fiskere, skærpede regler om havnestatskontrol af udenlandske skibe og endelig regler om øget sikkerhed ved lastning og lod-sning af bulkskibe.

Hvad angår reglerne for arbejdstid og hviletid for søfarende, så foretages der alene en regulering af den minimale hviletid, medens det altså fortsat overlades til arbejdsmarkedets parter at regulere arbejdstiden. Det er i fuld overensstemmelse med den hidtidige praksis på området og fuldt ud i overensstemmelse med EU-reglerne, der for søfartsområdet lader det være op til medlemsstaterne at vælge mellem regulering af hviletiden og/eller arbejdstiden.