

ratet, når man alligevel er ude på skibene, kan indhente oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer der er om bord, til brug for Søfartsstyrelsens besætningskontrol.

Endelig er der en mindre teknisk tilpasning som følge af et EF-direktiv, som indebærer, at retten til at udøve dispatchvirksomhed i Danmark ikke længere vil være forbeholdt virksomheder her i landet og beskikkede personer her i landet, men også kan udøves af dispatchører fra andre EU-lande. Det er en ganske fornuftig tilretning, som vi også støtter.

Alt i alt er det et ganske fornuftigt forslag fra økonomi- og erhvervsministeren, og det er endnu et lille skridt i retning af at give danske rederer og dansk søfartserhverv rigtig gode rammevilkår, der måler sig med international standard.

Venstre støtter forslaget.

#### **Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken. Den næste er hr. Niels Sindal som ordfører.

#### **Niels Sindal (S):**

Jeg vil starte med at sige, at hr. Kim Andersens indledning om det danske søfartserhverv var rørende, og jeg er meget enig. Det er jo ikke det, vi skal snakke om i dag. Men det er da rart, vi får lejlighed til at sige, at det går godt, og det gør det, og det støtter vi i Socialdemokratiet. Og vi er også med langt hen ad vejen.

I dag drejer det sig faktisk om tre love, og man kan så synes, at det er godt at pakke dem sammen til én beslutning eller én behandling, og dermed tro, at Folketingets effektivitet øges af den grund. Det kan måske være, at det efterlader en seriøs behandling af noget af det, og det er sådan set det, der er min opgave i dag, nemlig at sige, at jeg har et punkt, som jeg ikke kan støtte.

Disse lovændringer bærer på et område præget af, at de er skabt i land og ikke ude om bord på skibene. Og vi har allerede hørt hr. Kim Andersen sige, at det her er en opfølgning på det, man vedtog sidste år om arbejdsmiljø.

For så vidt angår den lov, der omhandler sikkerhed til søs og gebyrer, er vi helt enige. Opsynet med STS-operationerne, altså omladning af olie i danske farvande, skal selvfølgelig øges, og der skal kunne tages betaling.

Det vi vedtager nu, er, at der kan tages betaling, men vi vedtager ikke, at antallet af kontrolbesøg eller overvågning øges. Det kunne man

måske ønske. Ydermere kunne man måske ønske VVM-redegørelser over, hvor der kan omlades osv. i danske farvande.

Syn af fiskeskibe og undersøgelser af rederier, der ikke har ordentlige forhold, er vi helt med på. Fint, det støtter vi.

Men § 32, stk. 10, er straks noget andet. For der har regeringen et ønske om at begrænse virksomhedsansvaret lig med den lov, der sidste år blev vedtaget, for så vidt angår virksomhed til lands. Det var jo meget charmerende, men jeg vil godt her slå til lyd for, at det er helt andre forhold, der gør sig gældende. Man kan ikke bare sige, at nu må vi også have det til søs. Det kan godt være, at rederierne synes, det er en god idé, men netop ministeriets argumentation peger sådan set på, at man ikke skal ændre det. Og der er flere grunde.

Der er mange sprog om bord i dag på skibene. Sikkerhedsbesætningen er lille, det vil sige, at de, der er fast ansat på »Estelle Mærsk«, er 16 mand, og så har man et operatørgæng ved siden af, så man er ca. 26 mand, men det er kun de 16, der er en del af sikkerhedsbesætningen. Alle om bord skal følge arbejdsmiljøloven, og det skal de instrueres om. Hvem har ansvaret for det? Det har skipperen.

Hvis der er en ansat fra et firma, der reparerer noget om bord på et skib og kommer til skade, så er det skipperens ansvar. Nu forsøger man altså at få vedtaget en lov, der siger, at hvis manden ikke har brugt høreværn eller ikke har brugt personlige værnemidler eller ikke har brugt forskellige redskaber til at hænge fra nede i tanke og gøre rent osv., så er det et personligt ansvar.

Men man skal være opmærksom på, at vi her er til søs, så en ulykke til søs får ofte indflydelse på de andre om bord, også passagerer for den sags skyld, så det er ikke så let bare at sige, at det er det samme. Man er langt fra havn, og ofte arbejder man alene, fordi der ikke er så mange om bord. Det er ikke særlig beskyttende at være sig selv, og vi har netop den overskrift, at Danmark skal være førende med vores ISM-koder, vores ISPS-koder, vores manualer for, hvordan dagligdagen skal foregå. Det er jo derfor, vi har en god søfart, hvilket hr. Kim Andersen var inde på. Det er jo derfor, vi klarer os godt. Så hvis vi giver køb nøjagtig her, begynder vi at slække. Det er jo her, ulykkerne opstår. Ulykker om bord på et skib gør, at man, som hr. Kim Andersen sagde, øger auditeringen i rederierne. Vi giver