

### [Qvist Hansen.]

for skibet. Det er lidt tågede ord. Hvem afgør, hvad der er nok til en sømands personlige forbrug, og hvad der ikke er nok? Jeg er selvfølgelig klar over, at man ikke kan tillade en sømand at købe et helt møblement i udlandet, som han vil have med hjem til sig selv eller sine pårørende, men jeg synes, der trænges til en lidt nærmere forklaring af, hvad man regner for nødvendig bagage for en sømand, hvad man regner for nødvendigt tøj til eget forbrug, og hvem der afgør, om et eller to sæt tøj eller lignende er nødvendigt eller ej.

I § 59 står der, at hvis man synes, der er mangler ved skibet, og at skibet ikke er sødygtigt ved afgang fra havn og over halvdelen af mandskabet kan blive enig om at rette en hienstilling til kaptajnen derom, kan man få afholdt et nyt skibstilsyn. Det forekommer mig at være lidet rimeligt, at man skal have halvdelen af mandskabet på benene for at få afholdt et sådant skibstilsyn. Det er jo muligt, at det er maskinbesætningen, eller det er muligt, at det er dæksbesætningen, der i sidste øjeblik opdager en eller anden graverende skavank, og så skal de altså have mindst halvdelen af besætningen med sig for at få afholdt et ekstraordinært skibstilsyn. Når man i forvejen kender skibstilsyn, ser man ikke med allerstørste tillid hen til, at halvdelen af mandskabet skal forlange afholdt ekstraordinært skibstilsyn.

Jeg vil endvidere gerne have lov til at nævne §§ 62, 63 og 64, paragrafferne om disciplinbod og disciplinretter og deres sammensætning o. s. v. Er det nu nødvendigt overfor danske søfolk med de ret stramme betingelser, der er sat op ved disse paragraffer? Jeg har lagt mærke til, at rederiet Lauritzen, der i 1950 havde en flåde på 37—38 skibe, har undersøgt ulykkestilfældene. Af de 109 ulykker, der har fundet sted ombord på rederiets flåde, var der kun 2, der skyldtes, at folk af besætningen havde været beruset. Når man tager disse tal i betragtning, at der i et rederi med en flåde på 37—38 skibe, hvor der er sket 109 større eller mindre ulykkestilfælde, kun er 2, der skyldes beruselse, mon det så virkelig er nødvendigt at fastsætte så drastiske regler som dem, der foreslås i §§ 62, 63 og 64 om disciplinbod og disciplinretter og lignende? Det forekommer i hver tilfælde mig, at disse paragraffer trænger til at blive gennemdrøftet i et udvalg, og jeg tror, man i udvalget vil kunne finde en betydeligt bedre form for disse paragraffers udformning.

Endvidere står der i § 76, at en sømand

straffes med bøde eller hæfte for at foranledige grundstødning eller forlis. Er det nu ikke lidt drastisk sat op? Et skib er jo et meget begrænset arbejdsområde, hvor myndigheden bliver ret ensidig. Hvem afgør, og hvem er kompetent til at afgøre, om det nu er vedkommende rorgænger eller en anden, der er skyld i grundstødningen, sammenstødet eller forliset? En rorgænger er altid underkastet kommando af den officer, der i øjeblikket har kommandoen på broen. Rorgængereren har at rette sig efter de ordrer, han får, styre den kurs, der bliver angivet ham. Bagefter skal det så afgøres, hvem der er årsag til forliset og hvem der har ansvaret for det. Afgørelsen vil i høj grad komme til at afhænge af, hvilken indstilling de eller den officer har, der er ombord på det meget begrænsede område, et skib er.

Det samme gælder her, som gælder for de paragraffer, der omhandler disciplinærbod: at det er et meget begrænset antal mennesker, selvom det er skibets officerer, som også er en slags mennesker, der skal afgøre, hvad der skal ske. Som betænkningen siger, har man foreslået i Sverige, at man skal kunne gå så vidt, at man kan afskære en sømand fra at få hyre i flere år, ja, man skal endda kunne afskære ham fra nogensinde at få hyre ombord på et skib. I Norge har man foretrukket, at dette spørgsmål afgøres af organisationerne, rederne og søfartsorganisationerne imellem. Kommissionen har dog ikke kunnet blive enig om at indsætte denne strenge paragraf i den nu forelagte sømandslov. Jeg tror, det vil være klogt, at man tager i hvert tilfælde de paragraffer, jeg har nævnt, op til en nærmere drøftelse i et udvalg.

Jeg går nu tilbage til den paragraf, jeg nævnte i begyndelsen, § 28. Både sygekassefolk og mandskabsorganisationernes repræsentanter er meget misfornøjede med den udformning, paragraffen her har fået, hvor man ensidigt vælter byrderne over på sygekasserne og siger, at når en sømand har været så fornuftig at have sine ting i orden og været medlem af en sygekasse, så må vedkommende sygekasse eller sygeforsikring betale, hvorimod byrderne i det tilfælde, hvor en sømand ikke har haft disse ting i orden, skal lægges over på dels staten, dels rederiet. Dette er urimeligt.

Jeg kan tilsige lovforslaget en velvillig behandling og vil gerne have lejlighed til i det udvalg, der bliver nedsat, at drøfte disse ting med den højtærede minister.

**Damsgaard:** Det, der kendetegner revisionen af sømandsloven af 1923, sådan som