

[Hans Pihl.]

undergivet samme betingelser som det stats-ejede skib og besætningen.

Det andet spørgsmål, som jeg gerne vil knytte en enkelt bemærkning til, er foringen af skibsbøgerne. Kaptajnen på et skib har pligt til at føre dets bøger. Det er hans ansvar i hvert fald, at det bliver gjort. Men det er samtidig skibsførerens ansvar at påse, at skibet er sødygtigt, at lasten er behørigt stuvet, at lugerne er forsvarligt skalkede, og han har i det hele ansvaret for, at alt det, som har betydning for sikkerheden, er i orden, før skibet lægger fra kaj. Jeg spørger derfor: ville det ikke være rigtigt, at en talsmand fra besætningen fik ret til i skibsbøgerne kortelig at tilføje sit syn på de forhold, der har sikringsmæssig betydning for alle om bord? Dette er ikke ønsket, fordi man har i sinde at fratage kaptajnen noget ansvar eller for at muliggøre utidig indblanding, men for at kunne støtte kaptajnen over for et måske vrangvilligt rederi, og for at det af skibsbøgerne kan dokumenteres, hvis besætningen gennem sin talsmand har fundet anledning til at påtale en eller flere mangler. Jeg synes i hvert fald, at dette problem er en overvejelse værd i en tid, hvor vi mere og mere taler om samarbejde og demokrati på arbejdspladserne.

Må jeg dernæst gøre nogle bemærkninger om lovforslaget om ændringer i lov om måling af skibe, hvoraf det fremgår, at man tilstræber et ensartet internationalt skibsmålingssystem. Da lovforslaget ydermere sigter imod at øge sikkerheden derved, at de såkaldte tonnåbninger lukkes, må det så absolut møde velvilje. Imidlertid indeholder hele det område, som loven omfatter, mange aspekter, og det vil derfor være rimeligt med en udvalgsbehandling.

Det problem, de søfarende på dette lovområde særlig hæfter sig ved, er den nedmåling, som stadig påstås foretaget, og som for en ukyndig i hvert tilfælde må forekomme særdelede mærkværdig. Jeg er fuldt ud bekendt med, at der i 1959 blev indført ændrede regler for måling af stålskibe og i 1962 dekretet tilsvarende bestemmelser for træskibe; men dette tiltrods ved jeg, at den såkaldte nedmåling er et problem, som de søfarende og deres organisationer interesserer sig meget for. Om der i denne

omgang kan gøres noget effektivt, ved jeg ikke, men det vil være nyttigt, at problemerne bliver belyst, sådan at de måske kan indgå i senere internationale drøftelser.

Må jeg endelig til forslaget til folketingsbeslutning om ratificering af Genèvekonventionen om identitetspapirer for søfolk fremsætte et par bemærkninger. Forslaget om ratificering af konventionen, der blev vedtaget i Genève af den internationale arbejdskonference, må kunne tiltrædes fra alle sider. Sagen er grundigt undersøgt af de nordiske søfartsadministrationer og af fremmedpolitiet i Norden og gennemdrøftet af disse instanser, sådan at de praktiske spørgsmål ikke skulle få konsekvenser ved gennemførelsen. Formålet er jo alene at lette adgangen for sømanden til at få landlov og til at få muligheder for indrejse og gennemrejse, når dette er nødvendigt — når man skal tiltræde eller fratræde tjenesten om bord — på den måde at der udstedes identitetspapirer til den pågældende. Med den ikke ubetydelige flåde, der er hjemmehørende i Danmark, må det være naturligt, at folketingsrådet tiltræder det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

**Conrad Kofoed:** Jeg skal søge at undgå gentagelser om disse forslag, som der sådan set er gjort rede for.

Da vi sidst behandlede søloven, blev mange ting drøftet i et udvalg — også områder, som lovforslaget i dag omhandler; men da samtlige nordiske lande endnu ikke dengang havde færdigbehandlet spørgsmålene, blev disse regler altså ikke gennemført. De optrykte bilag til lovforslaget giver et meget godt indtryk af motivet til bestemmelserne og retningslinjerne. Nu er lovforslaget nok vidtspændende, hvis man skulle gå i detaljer med samtlige paragraffer; det vil dog være unødigt, eftersom det er kulegravet og vi stort set kan tiltræde retningslinjerne.

Der er en del ændringer, som er af teknisk og redaktionel karakter, og dem vil vi fra mit parti se velvilligt på. Men der er et område, som der måske kan herske tvivl om, nemlig hvor havariopgøret skal finde sted: om det, som der står i lovforslaget, er rederen, der bestemmer stedet, eller om det skulle foretages, hvor losning finder sted. For mig at se får skibsføreren et