

[Vivike.]

besætninger, som skibstilsynet i øjeblikket giver dem tilladelse til?

Handelsministeren (Knud Thomsen): Til hr. Vivikes spørgsmål skal jeg først oplyse, at det sikkert er rigtigt, at „Dirch Mærsk“ laster 210.000 t, men at bemandingsloven jo alene opererer med bruttotogestertons, og at „Dirch Mærsk“ er af en størrelse på godt 103.000 BRT.

Bemandingslovens regler er, at det skal være bemanded med et dæksmandskab bestående af 1 bådsmand, 8 matroser, 1 letmatros, 1 ungmand og 1 dæksdreng, i alt 12 mand. Rederiet indgav ansøgning om lempelse i denne bemanning, og direktoratet for statens skibstilsyn gav i medfør af bemandingslovens § 40, stk. 1, tilladelse til, at skibet foreløbig for en periode af 9 måneder gik i fart med et dæksmandskab bestående af enten 1 bådsmand, 7 matroser, 1 ungmand og 1 dæksdreng, i alt 10 mand, eller 1 bådsmand og 8 matroser, i alt 9 mand. Direktoratet henviste til, at skibet havde en række tekniske indretninger, som betød en forøgelse af sikkerheden, som jo i øvrigt alene kommer ind i denne sag, og en reduktion af arbejdet om bord sammenlignet med ældre skibe i den danske handelsflåde.

Direktoratets afgørelse blev så af Sømændenes Forbund i overensstemmelse med lovens regler indanket for bemandingsnævnet, der den 7. januar 1969 afsagde en kendelse, der gik ud på, at skibet foreløbig for en prøveperiode på 9 måneder kunne gå i fart med et dæksmandskab bestående af 1 bådsmand, 5 matroser, 1 letmatros, 1 ungmand og 1 dæksdreng, altså i alt 9 mand. Til tilladelsen knyttede der sig den betingelse, at der ud over dette dæksmandskab skulle ansættes en pumpemand, som opfyldte lovens betingelser for at kunne udmønstre som matros.

Det fremgår af nævnets kendelse, at der i nævnet var et overvejende flertal for denne bemanning, og da de i nævnets behandling af sagen deltagende medlemmer alle er sagkyndige på dette specielle område, hvad jeg ikke er, finder jeg ikke grundlag for at nære betænkelighed ved den trufne afgørelse. Jeg skal til slut i øvrigt erindre om, at i henhold til loven har jeg ingen mulighed for at gribe

ind over for skibstilsynets og bemandingsnævnets afgørelser.

Vivike: Jeg takker ministeren for svaret, men tilfreds med det, det er jeg nu ikke. Ministeren henviser bl. a. til, at der forlanges ansat en pumpemand, men uanset at pumpemanden er uddannet som matros, må pumpemanden ifølge bemandingslovens § 6, stk. 4, ikke indgå i dæksbesætningen. Nu har „Dirch Mærsk“ altså fået en dispensation for 9 måneder. Kan ministeren sige noget om, at man, når de 9 måneder er gået, vil give en ny dispensation. Det vil jeg gerne vide.

Handelsministeren (Knud Thomsen): Jeg skal gerne bekræfte, at ifølge bemandingslovens § 6, stk. 4, kan en pumpemand ikke medregnes i det foreskrevne dæksmandskab, men jeg vil gerne bemærke, at der i denne henseende er mulighed for at tillade afvigelser, jfr. netop bemandingslovens § 40, stk. 1. Jeg skal yderligere sige, at der ikke foreligger nogen tilsidesættelse af bestemmelsen om, at pumpemanden ikke regnes med i dæksmandskabet, fordi dæksmandskabet jo er fastsat til 9 mand under forudsætning af, at der derudover er ansat en pumpemand.

Hvad afgørelsen vil være efter en prøve-sejlad på 9 måneder, kan jeg fornuftigvis ikke udtale mig om.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Hanne Reintoft* til udenrigsministeren:

„Vil ministeren oplyse, hvorfor Danmark i FN undlod at stemme ved vedtagelsen af konventionen om ikke-anvendelse af lovmæssig forældelse af krigsforbrydelser og forbrydelser imod menneskeheden?“

Hanne Reintoft: FNs efterårssamling vedtog et juridisk dokument, en aftale om ikkeforældelse af folkedråbsforbrydelser og forbrydelser mod menneskeheden.

Det er i den forbindelse værd at holde sig flere ting for øje. For det første, at ingen af de deklamationer, dokumenter og konventioner, der vedrører retsforfølgelse og afstraffelse af krigsforbrydelser imod menneskeheden, indeholder bestemmelser om for-