

[Handelsministeren]

Chancerne for, at disse lande skulle lade deres krigsfartøjer bygge i Danmark, er derfor næppe store.

Regeringen har imidlertid forståelse for de hensyn, som fremhæves i spørgsmålet, og er positivt indstillet hertil, i det omfang disse hensyn vil kunne tilgodeses inden for rammerne af gældende lovgivning og praksis på området og efter en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde.

Kallesøe (KF):

Jeg takker ministeren for det imødekomende svar, og jeg håber, at det må lykkes at finde udveje for, at man også ved søværnets anskaffelse af skibe kan gøre brug af vore ressourcer på værfterne på en sådan måde, at vi i stedet for at udbetale arbejdsløshedssunderstøttelse får skibe for de penge, som staten og samfundet giver ud.

Hermed sluttede spørgsmålet.

14) Til handelsministeren af:**Kurt Hansen (VS):**

»Mener ministeren, at det er lovligt eller acceptabelt, at et rederi ved hjælp af falsk information om lastens indhold får medlemmer af en skibsbesætning til at sejle en last bestående af bl. a. ammunition, herunder granater med højeksplosive tændsatser, som de – hvis de havde været bekendt med dette indhold – ville have modsat sig at sejle med?«

(Spm. nr. 74).

Skriftlig begrundelse.

Tre besætningsmedlemmer på Næstved-coasteren »Fenris«, der ejes af rederiet Gørgens, er forsøgt ført bag lyset angående skibslastens indhold. Besætningen havde fået oplyst, at ladningen bestod af eksplosiver til olieudvinding. Imidlertid viser det sig, at lasten bl. a. består af en stor del håndvåben-ammunition og 90 mm og 105 mm granater med højeksplosive tændsatser.

Disse besætningsmedlemmer, der dels af principielle grunde, dels af angst for at sætte livet på spil ikke ville sejle med dødsensfarlig ammunition, beskyldes nu af rederiet for at have begået mytteri.

Det er beklageligvis ikke ulovligt at sejle med lasten fuld af granater, ammunition, våben m. v., men ministeren må have en principiel holdning til dette konkrete hændelsesforløb.

Spørgsmålet er rejst efter anmodning fra de tre besætningsmedlemmer.

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Reglerne for transport til søs af farligt gods findes i bekendtgørelse nr. 575 af 27. december 1971. Det fastsættes her, at mærkning, emballering, stuvning og transport af farligt gods skal ske i overensstemmelse med en kode om farligt gods, der er udarbejdet af den mellemstatslige rådgivende søfartsorganisation, IMCO – det er en organisation under FN. I denne kode gives der regler om, hvorledes forskellige former for farligt gods skal være mærket på emballagen, og også regler for stuvning af sådant gods.

Det foreligger ikke over for mig oplyst, at ladningen på »Fenris«, hvorom spørgsmålet drejer sig, ikke opfyldte de krav, som er stillet i koden. Der er ikke pligt til at orientere mandskabet om ladningen, men den mærkning, som den efter koden skal være forsynet med, giver et udmærket begreb om ladningens farlighed. Den, der leder arbejdet, vil i kraft af mærkningen og de i ladningsdokumentet givne oplysninger være i stand til at opfylde sømandslovens krav om, at arbejdet om bord skal udføres på forsvarlig måde under hensyn til ulykkes- og sundhedsrisikoen.

Når der spørges, om det er lovligt eller acceptabelt at give en skibsbesætning falsk information om ladningens indhold, så vil jeg gerne tilføje, at der ikke over for mig foreligger noget om, at der er givet forkerte oplysninger om ladningens indhold. Skulle det være tilfældet, må jeg naturligvis finde det uacceptabelt. Der består som nævnt ikke nogen pligt til at give sådanne oplysninger, men jeg må i alle tilfælde tage afstand fra, at skibsledelsen giver mandskabet forkerte og vildledende oplysninger.

Kurt Hansen (VS):

Undtagelsesvis vil jeg gerne have lov til at sige tak for svaret; det er ikke så tit, jeg har mulighed for at gøre det her i spørgetiden.

Jeg mener, det klart fremgår af et interview i søndagsudgaven af Aktuelt den 8. ok-