

[Kurt Hansen]

tober, at besætningen ikke var klar over, hvad det var for noget, de skulle sejle med. De havde nemlig fået at vide, at det drejede sig om dynamit, som skulle bruges i forbindelse med olieprøveboringer i Saudi-Arabien.

Jeg håber på baggrund af ministerens velvilje, at ministeren vil undersøge, hvad der faktisk er foregået i denne sag, og drage nogle konsekvenser af den positive holdning, som ministeren har lagt frem her i dag.

Hermed sluttede spørgsmålet.

15) Til *handelsministeren* af:

Jørgen Jensen (DKP):

»Vil ministeren under indtryk af coasteren »Birgit Thor«s forlis ændre ved bemandingsreglerne og kontrolforanstaltningerne ved losning og klargøring af skibe?«

(Spm. nr. 86).

Skriftlig begrundelse.

Efter forliset er det oplyst, at lasten umuliggjorde en forsvarlig tildækning af lugerne, at kaptajnen var gjort opmærksom på dette, men at ingen havde myndighed til at gribe ind og kræve omlosning.

Det er endvidere en kendsgerning, at skibet, der var på under 300 BRT, ikke var underlagt bemandingsloven og derfor havde en besætning, der ikke var i stand til at overskue følgerne af den uforsvarlige lastning. Der var ikke en befaren matros om bord, og den yngste havde end ikke gennemgået den lovbestemte grunduddannelse på en søfartsskole.

Statens skibstilsyn har også pligt til at påse, at der er en forsvarlig bemanding, og at lasten er forsvarligt tildækket.

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Alle omstændigheder vedrørende »Birgit Thor«s forlis er ikke opklaret. Der blev afgivet søforklaring i sagen i fredags, men der er en række uafklarede problemer. Det er således for tidligt at drage nogen endelig konklusion af forliset, og jeg må derfor holde mig til mere generelle betragtninger i det svar, jeg giver spørgeren.

Når det i begrundelsen for spørgsmålet anføres, at skibet ikke var underlagt bemandingslovens regler, fordi det var under 300

BRT, må dette bero på en misforståelse. For skibe helt ned til 20 BRT fastsætter bemandingsloven detaljerede regler om antal og kvalifikationer for dæks- og maskinofficerer. Derimod er der ikke for lastskibe under 300 BRT detaljerede regler for de øvrige besætningskategorier. Her gælder derimod lovens § 3, stk. 1, hvorefter der ud over føreren skal være det for sikkerhed for menneskeliv på søen nødvendige mandskab. Det påhviler primært skibsføreren at overholde dette.

Der hersker således ikke, som spørgeren synes at antage, lovløse tilstande på dette område, og jeg kan da tilføje – selv om det vel burde være en selvfølge – at i det omfang der sker overtrædelse af bestemmelserne, vil de ansvarlige som ved andre lovovertrædelser blive draget til ansvar.

Spørgsmålet om kontrol med alle skibe ved afgang fra havn er det naturligt at stille, når et forlis muligvis kunne have været undgået, hvis der var udført kontrol. En sådan kontrol med ethvert skib inden afgang er imidlertid i praksis umulig at gennemføre, og det kan efter min opfattelse heller ikke være myndighedernes opgave at kontrollere enhver handling, borgerne udfører. Derimod kan og bør myndighederne ved stikprøvekontrol sikre sig, at gældende bestemmelser overholdes, ligesom man må gribe ind ved oplysninger om overtrædelser. Om der på dette punkt foreligger svigtende kontrol, vil indgå i ministeriets overvejelser.

Jeg kan endelig oplyse, at skibstilsynet i de senere år har forsøgt at omlægge synsvirk-somheden således, at der, i det omfang mandskabsstyrken og de direkte lovbundne opgaver i øvrigt tillader det, lægges stadig større vægt på de såkaldte lejlighedsvis kontrolsyn.

Jørgen Jensen (DKP):

Når ministeren henviser til, at alt endnu ikke er klarlagt, og at man derfor ikke kan tage endelig stilling til sagen, så må jeg sige, at de oplysninger, der ligger nu, og som også er kommet frem ved søforhøret, tyder altså på, at der ikke alene er tale om klare brud på love og regler, men også om, at det er muligt, at ulykken fik dette omfang, fordi der ikke har været erfarent mandskab om bord, og det er netop derfor, jeg henviser til grænsen på de 300 BRT.