

[Henning Andersen]

det ikke noget sted klart fremgår, at transport af vogne med kemikalier, f. eks. overførsel med færges, er dækket ind af disse bestemmelser.

Det konservative folkeparti kan anbefale en hurtig og velvillig behandling af lovforslagene.

Arentoft (FP):

De to lovforslag, som vi behandler, er folgelove, såfremt Danmark ratificerer den internationale konvention for 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagt-hold. Man kunne næsten trække en parallel til de internationale søvejsregler, som stammer helt tilbage fra 1840, og som Danmark godkendte i form af en bekendtgørelse i 1963. Hvis man tager de internationale søvejsregler som udgangspunkt, så er det altså dér internationalt lykkedes at skabe noget, som virkelig fungerer. Et filippinsk og et brasiliansk skib kan møde hinanden i Den engelske Kanal, og der er ingen tvivl om, hvem der skal gøre hvad, der er ingen tvivl om lanterneføring, og der er, såfremt der skulle ske et sammenstød, ingen tvivl om, hvor skylden skal placeres. Det er altså muligt at lave den slags ting internationalt, og der ligger virkelig mange gode ting i denne konvention her.

Det kan undre lidt, at kun tre lande endnu har ratificeret, nemlig Sovjetunionen, Østtyskland og Frankrig. Jeg er lidt forundret over, at f. eks. ikke England og de andre nordiske lande har ratificeret, og jeg vil da gerne spørge, om ministeren ved, hvorfor der faktisk kun er tre lande, der endnu har ratificeret, og om andre er lige på trapperne. En mulig forklaring kunne være, at vores uddannelsesniveau ligger ret højt og faktisk nærmer sig konventionens bestemmelser. Det kan jo være, at det ikke ligger så højt i andre lande, at man dér skal rette mange ting til med følgelovgivning, og at det er det, der forsinker det.

Til selve konventionen har jeg et par små spørgsmål, som ministeren formentlig ikke kan besvare her, men så vil vi tage dem op i udvalget.

Artikel 3 siger, at konventionen finder anvendelse på søfarende, der gør tjeneste i søgående skibe, som er berettiget til at føre en deltagers flag, bortset fra søfarende, der gør tjeneste om bord i krigsskibe, marinehjelpe-skibe eller andre skibe, der ejes eller admini-

streres af en stat, og som udelukkende anvendes i ikke-kommerciel statstjeneste. Jeg har ikke kunnet finde noget i lovforslagene om f. eks. marinehjemmeværnet. Jeg har selv været lærer for mange marinehjemmeværnsfolk til kystskippereksamen, og de kan få dispensation for sejltid osv. Jeg er ikke helt klar over, om konventionen dækker folk fra det maritime hjemmeværn, om man burde have noget om det ind i lovforslaget, eller om det måske skulle med i betænkningen.

Ligeledes i artikel 3, i pkt. c, står der, at det heller ikke gælder lystfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt.

Nu har jeg selv prøvet i 3 år at være daglig leder af operationsrummet i søværnets operative kommando og dér haft lejlighed til at lede søredningstjenesten. Det er ingen hemmelighed, at for år tilbage skete der en hel del uheld med ukyndige sejlsportsfolk. Takket være et meget stort arbejde, der er gjort i sejlklubberne og af Søsportens Sikkerhedsråd, er der blevet bedret betydeligt på dette forhold. Skal man på landjorden køre knallert, så kræves der da i al fald et forsikringsbevis, og man taler også om at indføre knallertprøver, men man kan faktisk købe en motorbåd op til næsten 20 t og ganske roligt sejle ud uden at ane noget om helst om søvejsregler eller almindelig sømandskab. Det er et spørgsmål, om ikke det var noget, vi også burde se på i udvalget.

Jeg synes, det smager lidt af kontoriusseri, men det er formentlig ikke nemt at ændre noget i en konvention. I artikel 8, pkt. 3, står der, at efter hvert års 1. januar skal der sendes en rapport til generalsekretæren med oplysning om, hvilke dispensationer man har givet i henhold til disse uddannelsesregler, og det er spørgsmålet, om det ikke er lige lovlig megen indblanding i de enkelte landes indre anliggender.

Der er et kapitel 2 i det, der hedder Reglement II/5, om minimumskrav til sikring af skibsføreres og navigatørers fortsatte duellighed og ajourføring af deres kundskaber. Det finder jeg godt, selv om det går ud over mig selv. Jeg har skibsførerpatent, og nu har jeg altså ikke været ude at sejle i mange år, men jeg har undersøgt det hos industriministeriet, og som reglerne er i øjeblikket, kunne jeg komme ud at sejle, hvis jeg kunne få hyre i morgen, på det patent, og det ville faktisk være direkte ansvarsløst at slippe mig løs,