

[Industriministeren]

en ændring af lovgivningen. Hr. Tommy Dinesen har vist det hensyn at optrykke denne forhandling i forslaget.

Jeg kan i dag tilføje, at de danske redere, der har overtrådt det gældende forbud mod transport af våben til Sydafrika, er blevet tiltalt, og flere er allerede idømt såvel bøder som konfiskation af de ulovlige fortjenester.

Gennemførelse af indholdet i det andet punkt vil medføre, at dele af eller hele besætningen skal gøres bekendt med, hvad et dansk skib laster. Dette kan betyde, at befragtere af danske skibe for at beskytte kommercielt fortrolige oplysninger om godsets karakter vil foretrække at anvende ikke-danske skibe.

Om det tredje punkt i beslutningsforslaget kan jeg anføre, at en sådan regel vil sætte skibsføreren i en uheldig loyalitetskonflikt. Den ved ændringen af Sydafrikaanordningen i 1982 indførte pligt for skibsføreren til at indberette til rederen, såfremt befragteren beordrede ulovlige transporter, er i overensstemmelse med skibsførerens tjenesteforhold i relation til rederen. Udvides anmeldelsespligten til også at gælde hjemlige danske myndigheder eller danske udenrigsrepræsentanter eller -repræsentationer, vil sagen straks få en anden karakter, og skibsføreren kan blive bragt i en meget vanskelig konfliktsituation, hvis han skulle angive sin reder til dansk myndighed. En sådan anmeldelsespligt findes kun undtagelsesvis i dansk ret. Dette gælder, selv om der foreligger sikker kundskab om, at en alvorlig forbrydelse er blevet begået, og viden om, hvem gerningsmanden er. De eneste undtagelser herfra er i visse tilfælde forbrydelser mod statens selvstændighed og sikkerhed, vanrøgt af børn samt forebyggelse af spirituskørsel, hvor restaurationspersonale har en særlig anmeldelsespligt.

Det fremsatte forslag ville således, hvis det gennemførtes, kunne få vidtrækkende konsekvenser ud over, hvad jeg antager har været tanken bag forslaget.

Arne Jensen (S):

Dette beslutningsforslag, nr. B 56 om sikring af danske søfolks rettigheder ved ulovlige transporter, ser ved første øjekast ganske tilforladeligt ud og vil antagelig også kunne opnå en vis sympati i tinget. Forslaget kan dog ikke ses isoleret fra anden lovgivning på dette område, og man må vel konstatere, at

forslaget strider imod anden gældende lovgivning i en sådan grad, at der på det foreliggende grundlag samtidig må udtrykkes ganske stor betænkelighed ved forslagets gennemførelse.

Det forekommer mig, at forslagsstillerne havde tjent denne sag bedre ved en mere grundig gennemgang af hele problemstillingen og ved i mindre grad at have ladet sig forlede til at følge en aktuel sag op med en her-og-nu-lovgivning eller et her-og-nu-initiativ.

Spørgsmålet om søfolks sikkerhed, forholdene om bord på vore skibe, velfærdsforanstaltninger m.v. er områder, vi bør være meget opmærksomme på, og jeg skal da medgive, at sømandsloven af 1973 vel nok kunne fortjene at blive kigget lidt efter i sømmene, hvilket vi da gerne vil medvirke til på et senere tidspunkt.

Vi finder, at det er en bedre fremgangsmåde end den, der her forsøges med beslutningsforslaget. At pålægge regeringen en lovgivning som den, der er antydnet i beslutningsforslaget, finder vi er halsløs gerning, og selv om vi kan tilkendegive en vis sympati for forslaget, finder vi, at der er behov for et langt bredere beslutningsgrundlag end det foreliggende, og vi må appellere til, at der fra regeringshold vil være velvilje til at fremskaffe dette som grundlag for eventuelle senere ændringer.

Man kan frygte, at den arbejdsløshed, som SF omtaler i bemærkningerne til beslutningsforslaget, vil kunne forøges ganske voldsomt til ugunst for vore søfolk, hvis dette forslag gennemføres, og det er vel i grunden ikke SFs hensigt.

Regler for befragtning og mærkning af farligt gods er jo i forvejen fastlagt i internationale aftaler, og det ville for dansk søfart være lidt af en ulykke, om vi ved en isoleret dansk lovgivning skabte mistillid til handelsflådens muligheder for at opfylde indgåede aftaler om befragtning. Der gælder nu engang særlige regler til søs, regler, som vi ikke isoleret kan bryde, uanset at man kunne have en vis sympati for det.

Det er vigtigere at fastslå, at vi ikke på grund af overtrædelser af enkelte bestemmelser pålægger os selv restriktioner, som på længere sigt vil skade både erhvervet og dem, som er beskæftiget på vore skibe.