

[Ole Vig Jensen]

det er jo også allerede gjort klart i en del ordførertaler.

Hvem skal f. eks. afgøre, om lasten er ulovlig? Hvem skal afgøre, om søfolkene på forhånd burde have sagt fra, og hvem skal afgøre, om de søfolk, som måske alligevel sejler med, på en eller anden måde bliver medansvarlige for, at der sejles med ulovlig last?

Endelig er der også spørgsmålet om de resterende søfolk på skibet og deres skæbne, hvis nogle vælger at afmønstre og de tilbageblevne søfolks sikkerhed derved tilsidesættes, uden at der er skabt klarhed over, om lasten vitterlig var ulovlig.

Det er spørgsmål, vi håber kan blive opklaret under udvalgsarbejdet, men samtidig vil vi gerne se på, hvorledes en vedtagelse af dette beslutningsforslag vil have indflydelse på spørgsmålet om en særlig hyre for farlige laster.

Sammen med disse spørgsmål rejser sig også det om kaptajnens rettigheder med hensyn til at afvise at tage ulovlig last om bord. Vi har absolut sympati for tanken om, at sikkerhedsrepræsentanter har krav på at vide, hvad der er om bord, særlig med henblik på ulykkestilfælde, men det spørgsmål, vi især vil beskæftige os med under udvalgsarbejdet, er naturligvis, om forholdene til søs er så farlige og specielle, at de umuliggør gennemførelsen af beslutningsforslaget.

Vi tror, der er grund til at kigge nøjere på alle disse aspekter under udvalgsarbejdet, men går i øvrigt ind til det med god vilje til også på havet at søge de ansattes rettigheder varetaget.

#### Anne Grete Holmsgård (VS):

VS er meget positivt over for forslaget fra SF. Vi mener, det er vigtigt – for først at kommentere punkt 1 i beslutningsforslaget – at søfolk får ret til at afmønstre, til at få betalt deres hjemrejse og til ikke at skulle underlægges en 5 ugers karantæne, hvis der er tale om, at de sejler med et skib med ulovlig last. Her er nævnt eksemplet med våben til Sydafrika, og jeg finder, at det er yderst beklageligt, for at sige det mildt, at industriministeren ikke kan se, at det er meget rimeligt, at man får den ret. Der er tale om i mange tilfælde, at det vil koste virkelig dyrt for den enkelte, hvis han af moralske årsager allige-

vel vælger at stå af fra et skib, når han er klar over, at der er tale om f. eks. en ulovlig våbentransport.

Med hensyn til punkt 2 finder jeg, det er godt at få en regel om, at det i situationer, hvor der er tale om skibe, der er så små, at der ikke er tillids- og sikkerhedsrepræsentanter om bord, bliver skibsføreren, og at der gives en orientering til samtlige forhyrede om, hvad det er for en last, der sejles med. Og her er der jo helt klart ikke bare tale om f. eks. ulovlige våbentransporter, men også om transporter med giftige stoffer. Jeg mener, det er vigtigt for de forhyrede, at de ved, hvad det er, de sejler med, ikke bare i tilfælde af en ulykke, men at de i det hele taget er orienterede om det, og jeg kan slet ikke forstå det argument, der blev fremført fra industriministerens side, at det bare ville betyde, at rederne ville vælge udenlandske skibe. Dette drejer sig om arbejderbeskyttelse, og hvis man skulle anvende industriministerens argument, kunne man i en hvilken som helst sag sige, at hvis man får en større sikkerhed for de ansatte, hvis man får større arbejderbeskyttelse, er det en belastning for de pågældende redere eller for den pågældende virksomhed, og derfor vil den pågældende virksomhed i stedet for flytte til udlandet. Det argument kan simpelt hen bruges i alle sammenhænge. Jeg kunne da godt tænke mig at vide, hvordan ministeren så mener at de forhyrede skal være sikrede, hvis de f. eks. er ude at sejle med et skib med farlige kemiske stoffer, f. eks. en eller anden giftransport.

Jeg synes dog nok, det kunne trænge til en uddybning af, hvem det er, der har pligten til at give den orientering, men det regner jeg med vi kan komme ind på i udvalget.

Med hensyn til det tredje punkt finder jeg, at det måske nok kunne være en god idé, at skibsføreren skulle orientere nærmeste danske konsulat, ambassade eller anden danske myndighed, hvis der er mistanke eller viden om, at lasten indeholder våben, og at man er i gang med en ulovlig våbentransport. Det er jo rigtigt nok, som det er blevet sagt af flere ordførere, at den kongelige anordning indeholder en bestemmelse om, at skibsføreren skal orientere rederen, men det kan måske godt give den pågældende skibsfører en større sikkerhed, hvis han orienterer de danske myndigheder, fordi det for ham i hvert tilfælde giver en sikkerhed for, at oplysningerne