

[Berlau]

Vi ser med stor tilfredshed, at der i forslaget bliver givet mulighed for at forlange, at skibet skal deviere fra sin kurs. Vi mener og har hele tiden ment, at dette er nødvendigt, og at det ikke vil få stor betydning for skibsfarten. Hvis vi taler om Den Persiske Havbugt, vil der være tale om, at man skal deviere fra sin kurs i måske en time, to eller tre, det er alt, og at det ikke vil få nogen praktisk betydning for den internationale skibsfart at sikre de søfarendes liv ved at gøre noget sådant.

Vi mener også, at den søførende skal have mulighed for at fortryde. Når vedkommende befinder sig i den ene ende af verden, kan det måske være meget fristende at sige: Den er god nok, jeg går med derop, men hvis situationen alt imens udvikler sig katastrofalt i det krigsramte område, må den søførende naturligvis være i stand til at kunne fortryde sit mod på et tidligere tidspunkt.

Man skal i den forbindelse være opmærksom på, at de søførende har meget lille mulighed for at danne sig et overblik over situationen mellem de krigsførende magter. Dels får de begrænsede informationer, dels er mange søførende placeret steder i verden, hvor de rent faktisk ikke har mulighed for at optage den smule information, de får. Det betyder, at de måske først rigtig bliver opmærksom på situationen på et tidspunkt, efter at skibet er sejlet fra sidste havn.

Jeg skal i øvrigt ikke undlade at bemærke, at jeg kan se, at Industriministeriets embedsmænd atter har slidt skoene tynde i Danmarks Rederiforening og har fået forslaget fremlagt til kommentar dér. Det fremgår tydeligt af bemærkningerne til forslaget, hvor der i første spalte har indsneget sig en lille bemærkning om, at en sømand, der i forhyringsituationen har været opmærksom på, at skibet kunne komme til et risikoområde, fraskriver sig retten til at påberåbe sig § 18, stk. 1.

Det er i strid med, hvad der tidligere har været praksis i Direktoratet for Søførende, hvor det har været sådan, at man, uanset om man havde underskrevet sin hyrekontrakt hjemmefra med bestemmelse om, at man kunne komme i en krigszone, naturligvis stadig væk havde en fortrydelsesret. Vi vil under udvalgsarbejdet søge at hindre, at rederne, som har indført dette som standard i hyrekontrakterne i dag, kan eliminere denne bestemmelse ved at få indført noget sådant i hyrekontrakterne.

I spørgsmålet om fri hjemrejse vil jeg gerne henlede opmærksomheden på, at den danske regering og arbejdsgiveren – det vil sige skibssrederne i denne sag – for nylig på en ILO-konference, hvor man vedtog revision af hjemrejsebestemmelserne, klart og utvetydigt sagde ja til at bære alle omkostninger i forbindelse med hjemrejsen. Både regeringen og arbejdsgiverne var enige i, at det var rederne, der skulle betale, og derfor forstår jeg ikke, at man stadig stædigt fastholder, at sømanden skal betale en fjerdedel af hjemrejseomkostningerne. Jeg har undersøgt, hvad det f.eks. koster at flyve med fuld sømandsrabat fra Sydney til København – det er 12.950 kr. Hvis det drejer sig om en messedreng, som får 4.000 kr. i hyre om måneden, og som skal betale de 3.000 kr. af dem til sin egen hjemrejse, skal han altså arbejde næsten en måned for at få lov til at mønstre af. Han kan overhovedet ikke mønstre af uden at have pengene.

Derfor er det vores opfattelse, at en arbejdsgiver ikke skal kunne bringe en sømand i den situation, at han slæber ham med ind i et krigsområde uden også at sikre ham retten til at mønstre af.

Sluttelig skal jeg gøre opmærksom på, at vi under udvalgsarbejdet yderligere agter at pege på muligheden for at oprette en maritim sikkerhedsstab i Den Persiske Havbugt. Det er vores opfattelse, at der er alt for lidt overvågning, alt for lidt information og viden om forholdene i Golfen, og at der bør være et ekspertpanel bestående af mennesker, som har indsigt i, hvad der foregår i Golfen, som har til opgave at være rådgivende både i denne situation og i andre krigsområder, for så vidt de måtte opstå.

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Jeg siger tak til de ordførere, der har givet deres positive tilsagn til det foreliggende forslag, og det synes at være et overvældende flertal.

Hr. Tommy Dinesen efterlyste tallene for, hvem der havde benyttet sig af § 12-bestemmelsen med henblik på hjemrejse. Dette tal oplyste jeg faktisk under samrådet. Jeg har det tilfældigvis her, så jeg kan oplyse, at det i 1987 i alt drejede sig om 44 rejser under benyttelsen af sømandslovens § 12.

Hvad angår spørgsmålet om betalingen, erindrer jeg tydeligt, hvad jeg sagde under samrådet. Det er rigtigt, at jeg var enig i det synspunkt, at der ikke i hjemrejsebetalingen for den