

[Ole Vig Jensen]

Der findes jo nemlig også en veletableret og seriøs kreds af private initiativtagere, som jeg tror hjælper enkeltpersoner ude omkring, som i øvrigt ville have vanskeligt ved at få tilfredsstillet deres behov, hvis det blev i amtskommunal regie, så den side af sagen synes jeg er vigtig. I hvert fald vil vi følge, hvordan udviklingen vil foregå efter lovfor- slagets vedtagelse.

Tinning (VS):

Før forsøgte jeg at imødekomme undervisningsministeren så langt, at jeg ligefrem afstod fra at sige noget i håb om, at det ville give en hel koncert med livgarden. Det gjorde det ikke, så nu vender jeg tilbage til den gamle stil.

Det skal alligevel blive ret kort, men sådan som jeg har forstået dette, er det nok vigtigt at lægge vægt på, hvad f.eks. Københavns amt har udtalt at dette lovforslag kan bruges til, hvis det bliver vedtaget. Man siger nemlig, at når det nu er sådan, at de private initiativtagere skal oprette en overenskomst med amtet for at få denne undervisning i gang, giver det selvfølgelig amtet nogle muligheder for at sige ja til nogle overenskomster og nej til nogle andre. Københavns amt har sagt, at det er sådan, at der i dag er 55 etablerenter, dvs. en eller flere private, som har ønsket at etablere denne form for undervisning – 55 etablerenter – og det er Københavns amts soleklare mål at reducere dette tal på 55 til 15 inden for 1 år. Det siger ligesom lidt om, hvad dette lovforslag kan bruges til, og hvad det vil blive brugt til. Altså: 73 pct. af de eksisterende såkaldte etablerenter i Københavns amt vil være væk inden for et år. Tilbage vil selvfølgelig være AOF og FOF og alle de andre store, som har forskellige politiske partiers bevågenhed – det er jo ikke dem, det skal man ikke forledes til at tro – men nogle vil være væk. Jeg tror ikke, det vil være 73 pct. af undervisningen, men 73 pct. af etablerenterne.

Det er i sig selv rigeligt til, at vi kan sige nej tak til undervisningsministeren.

Steffensen (KrF):

Kristeligt folk parti støtter lovforlaget.

Undervisningsministeren (Bertel Haarder):

Jeg skal ikke forlænge debatten meget, men blot sige til hr. Ole Vig Jensen, at jeg meget gerne skal henstille til amtskommunerne, at man indgår aftaler med de etablerenter – endnu et skrækkeligt ord – som i forvejen er der, fremfor at fortrænge dem med amtskommunalt initiativ. Jeg er for så vidt helt enig i den bekymring, der har været nævnt, og jeg skal gøre, hvad jeg kan for at administrere dette her, hvis det bliver vedtaget, sådan, at bekymringen bliver gjort til skamme.

Hvad angår Københavns amt, mener jeg, vi skal se, helt præcis hvad det er, forslaget går ud på, før vi kritiserer det; det kan jo være, det er ganske rimeligt, at man kommer ned på 15 etablerenter – undskyld, dér var den igen!

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforlaget henvises til uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 56:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af danske søfolks rettigheder ved ulovlige transporter.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 2/2 83).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Industriministeren (Stetter):

På regeringens vegne må jeg afvise det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

Vedrørende det første punkt kan jeg hen- vise til arbejdsministerens svar på spørgsmål nr. S 488 fra hr. Tommy Dinesen, hvoraf det fremgår, at jeg ikke agter at tage initiativ til

[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.

[Arne Jensen]

Som nævnt i indledningen vil vi fra socialdemokratiet medvirke til ændringer af sølovens bestemmelser om sikring af søfolks rettigheder, arbejdsforhold om bord og en demokratisering og gennemgang af sikkerhedsbestemmelserne, men vi finder, at udgangspunktet bør være bredere, end sigtet i dette beslutningsforslag angiver. Ganske vist peges der på reelle problemer, hvad angår våbentransporter; til gengæld mangler der et andet ganske vigtigt område, nemlig spørgsmålet om sikkerhed ved transporter af farlige stoffer og kemikalier. Det er områder, som også bør diskuteres i denne sammenhæng, og det vil vi positivt medvirke til under udvalgsarbejdet med henblik på ændringer i søloven af 1973.

Henning Andersen (KF):

Ingen vil vel bestride, at et skib som arbejdsplads er noget ganske specielt, og derfor er der nogle stærkt begrænsede regler, der giver adgang til at kræve sig afskediget, og som kun i ganske særlige tilfælde giver adgang til fri hjemrejse. Hr. Tommy Dinesen har jo før rejst dette spørgsmål over for arbejdsministeren, som henviste til de regler, der gælder i sømandsloven. Også jeg vil i dag henvise til gældende sømandslov, og det gælder ligeledes, hvad angår retten til dagpenge uden karantæne, der jo bortfalder, hvis man afmønstrer i strid med denne lov.

Må jeg i øvrigt sige om de danske redere, der har overtrådt forbuddet mod transport af våben til Sydafrika, at disse jo er blevet tiltalt, og flere er allerede idømt såvel bøder som konfiskation af de ulovlige fortjenester.

Punkt 2 i forslaget, hvor besætningen eller enkelte dele af besætningen bliver orienteret om, hvad et skib laster, finder jeg meget betænkeligt ud fra den betragtning, at man så vil anvende ikke-danske skibe for at beskytte rent kommercielle fortrolige oplysninger fra befragterens side.

Hvad skibsføreren angår, fremgår det jo klart af Sydafrikaanordningen fra 1982, at han har pligt til at indberette, såfremt befragteren beordrer ulovlige transporter.

Som det vist klart er fremgået af, hvad jeg her har sagt, skal jeg på det konservative folkepartis vegne afvise forslaget.

Anders Poulsen (V):

Da mit partis ordfører, hr. Arne Christian-
sen, ikke kan være til stede, skal jeg på venstres vegne komme med et par kommentarer til beslutningsforslaget.

Danske søfolks ret til betalt hjemrejse er reguleret ved sømandsloven. Ændringer i den bestående retstilstand som foreslået i dette forslags første del vil være forbundet med principielle problemer af endog temmelig vidtrækkende betydning, som kan medføre en lang række uheldige konsekvenser.

Gennemførelsen af forslagets anden del vil medføre, at dele af eller hele besætningen skal gøres bekendt med skibets last, hvilket kan være uhensigtsmæssigt af hensyn til bl.a. befragternes kommercielle interesser og dermed danske skibes konkurrenceevne.

Gennemførelsen af tredje og sidste del vil sætte skibsføreren i en meget svær situation, hvis han ud over at skulle indberette til rederen får pålagt i en vanskelig situation også at skulle angive sin reder.

Af ovennævnte grunde kan vi fra venstres side ikke støtte forslaget.

Halvgaard (FP):

Fremskridtspartiet kan ikke støtte det foreliggende forslag.

Hahn (CD):

Jeg skal ikke foregribe morgendagens forslag til folketingsbeslutning nr. B 52, der angår Sydafrika, selv om der vel også her er en vis forbindelse. CD er enig med industriministeren i hans afvisning af det i dag foreliggende forslag. Redere, der overtræder det gældende forbud, vil blive dømt. Det kan ikke være de forhyredes pligt at anmelde, hvad der måtte komme til deres kundskab, til andre end rederen.

Vi ønsker ikke at medvirke til beslutningsforslagets vedtagelse.

Ole Vig Jensen (RV):

Da mit partis ordfører, fru Janne Nor-
mann, er forhindret i at være til stede, skal jeg kort redegøre for det radikale venstres holdning til beslutningsforslaget.

Umiddelbart har vi sympati for tanken om, at der skal gives danske søfolk ret til betalt hjemrejse og afmønstring uden 5 ugers karantæne, hvis de bliver gjort bekendt med, at de sejler med ulovlig last. Men der rejser sig en masse spørgsmål i den forbindelse, og

[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

[Anne Grete Holmsgård]

går videre, hvorimod han måske i det andet tilfælde kan stå i den situation, at rederen alligevel pålægger ham at sejle videre.

Jeg kan ikke forstå argumenterne om en loyalitetskonflikt. Der er en lang række andre sager, hvor man også har pligt til at oplyse om ulovlige forhold, og det tror jeg der er et bredt flertal herinde der mener er rimeligt, så jeg kan ikke forstå, hvorfor man ikke kan diskutere det i denne sammenhæng også. Hvorfor skulle det være anderledes? Hvorfor skulle det give større problemer, hvis man sagde, at skibsføreren skal oplyse de danske myndigheder? I forvejen har han jo ifølge den kongelige anordning pligt til at oplyse rederen, og det giver ham vel ikke større problemer at skulle oplyse myndighederne end rederen.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkeparti kan ikke gå ind for det foreliggende beslutningsforslag. Det kan blive en hindring for erhvervet, hvis det skal opgives, hvad ladingerne indeholder. Der kan blive røbet forretningshemmeligheder, og man kan så føle sig tvunget til at benytte andre landes skibe til fragten.

Endvidere kan der være tale om, at der kan være en trussel mod skibets sikkerhed.

Tommy Dinesen (SF):

Det her er jo langt fra et revolutionært forslag. Tværtimod er der mange ting, der godt kunne laves om, når det drejer sig om søfart, men det er altså sådan, at når det drejer sig om søfart, er det, ligesom man går 30 år tilbage, hvis man skal sammenligne med arbejde i land i hvert fald.

Jeg synes også, det er lidt fantastiske udtalelser fra de borgerlige, når man ved, at søerhvervet er noget af det farligste, der findes; det er måske det farligste, man ved. Der er 200 pct. flere til søs, der bliver ramt af arbejdsulykker og dødsulykker på grund af deres arbejde, og det har altså noget med punkt 2 i beslutningsforslaget at gøre.

Jeg synes også, det er fantastisk at høre, at dette drejer sig om skibsføreren. Hvad med de andre mennesker, der er om bord i et skib? Rederen er der også noget om, men ikke om de almindelige mennesker, der har deres daglige udkomme dér, og det drejer sig trods alt om 20.000 mennesker i dette land. Dem skøjter man blankt hen over. De bliver

overhovedet ikke hørt, og det er dem, der gerne vil høres. Det er jo en menneskeret at få at vide, hvad det er for nogle tikkende bomber, man nogle gange sejler om bord i.

Så kan man selvfølgelig godt sige, at man skal lave hele sømandsloven om, men det er jo et større arbejde, og det kan slet ikke lade sig gøre med den sammensætning, som folketinget har for øjeblikket. De udtalelser, som arbejdsministeren kom med, da hun prøvede at sammenligne med, at nogle på en virksomhed ikke kan sige deres arbejde op, fordi der sker nogle ulovligheder, er nok noget af det værste, jeg har hørt, for hvis de pågældende om bord ved, at det er ulovligheder, så har de vel lov til at sige op, ellers er de medskyldige, og det, regeringen sådan set gør her, er at gøre almindelige danske søfolk medskyldige, hvis der sker noget ulovligt.

Udenrigsministeren har lige været en tur i Afrika, og dér har han fortalt forskellige ministre i Afrika om, at Danmark støtter, at man gør noget mod Sydafrika, og så ser man altså her, at man gør det modsatte. Det er jo ikke engang noget, der koster noget særligt. Det er jo bare for at gøre det muligt for søfolk at sige, hvis de finder ud af, at de sejler med ulovlige våben f. eks.: det her vil jeg ikke være med til, for Danmark har vedtaget nogle konventioner og nogle love, som går ud på, at vi ikke skal have noget – eller at vi skal have så lidt som muligt – samkvem med Sydafrika. Det er jo det, det drejer sig om.

Der stod i Politiken i søndags, at de våben, som man har været med til at sende ned, har været brugt i Lesotho, men det betyder jo ikke så meget for de borgerlige, kan jeg forstå.

Der var en artikel i Weekendavisen for tre uger siden, hvor man havde spurgt skibsrederne og Styrmandsforeningen, hvad de mente om miljøforholdene til søs, og de siger selvfølgelig forskellige ting. Men så begynder de at modsige sig selv, for i starten er det ikke noget problem, men bagefter kommer det så ind, hvor stort problemet er, f. eks. hvis en kemikalietanker el. lign. støder på grund eller kommer i kollision. Så siger man fra Styrmandsforeningens side, at så vil der ikke være noget græs tilbage fra Ringsted til Skåne. Nu kan man også interessere sig for andet end græsset, f. eks. de levende væsener. Det viser helt klart, at der ikke er nogen, der ved noget om, hvad man gør, og det skal

[Tommy Dinesen]

de altså fortsat bare have lov til, for ellers kan det ske, at det ikke er danske skibe, de kommer til at sejle på. Nu kan rederne altså bare lave numre, bl. a. med at sætte deres skibe under Panamaflag, og det gør de i mange tilfælde, men det var måske en idé, at man prøvede på internationalt at få disse ting væk.

Der står også i artiklen, at Styrmandsforeningen mener, at de, der går på de danske sømandsskoler, lærer en masse om bekæmpelse af kemikalier, og hvad ved jeg. Det gør de ikke, de lærer ikke noget, og en tredjedel af alle søfolk, i hvert fald af dem, der er på dækket og i maskinen i danske skibe, er udlændinge; de har i hvert fald overhovedet ikke fået nogen uddannelse. Man har det på færgerne, og det har man, for sker der noget på en færge, kan det godt ske, at Ekstra Bladet, B.T. eller andre ville kritisere ministeren. Lige så snart det drejer sig om dem, der ligger og knokler for at få noget valuta hjem, er man simpelt hen negativ. Det er, ligesom det bare er skibsejlerne, der har fået deres ting gennemført. Jeg synes, det er en arrogant nedvurdering af danske søfolk. Man taler her i Danmark tit om, at det er kvinder og fremmedarbejdere, det går ud over. Er der nogen, der er pariaer i det danske samfund, så er det i hvert fald søfolk.

Jeg vil også godt spørge ministeren om én ting til: det pågældende skib, der var omtalt i fjernsynsudsendelsen, »Sara Poulsen« tror jeg det hed, landede jo langt inde i ørkenen på en eller anden mærkelig måde; jeg ved ikke, hvordan den slags ting kan lade sig gøre. Men hvad nu, hvis det var landet f. eks. i Angola – skipperen kunne i hvert fald ikke styre det skib – Angola, som ligger i krig eller en lignende situation med Sydafrika, og disse mennesker i Angola måske ikke tror på, at det bare er kaptajnen, der er ansvarlig? Hvad vil man gøre? De har slet ikke nogen sikkerhed, og det er derfor, de må have sikkerhed for at kunne sige fra.

Så vil jeg godt sige tak til socialdemokratiet, det radikale venstre og VS for den positive modtagelse, som forslaget trods alt har fået.

Om man skal gå hen og lave sømandsloven om, havde jeg tænkt mig at prøve på at kigge på i sommerferien, men vi kan da godt gøre det forinden. Det lød lidt mærkeligt for mig, at i almindelige ting, som foregår på

arbejdsmarkedet, var man mere positiv i det radikale venstre, end man er i socialdemokratiet, men man hører jo så meget, også fra de radikale.

Arne Jensen (S):

Det glædede mig, at hr. Tommy Dinesen i sit indlæg også kom ind på spørgsmålet om farlige stoffer og kemikalier. Det var lige akkurat det, jeg var inde på i mit første indlæg, og det er absolut en ting, som vi også bør diskutere.

Med henvisning til hr. Tommy Dinesens sidste bemærkninger vil jeg da gerne præcisere over for hr. Tommy Dinesen, at jeg i mit første indlæg udtrykte socialdemokratiets vilje til at se nærmere på ændring af søloven, og det er det område, jeg mener vi bør gå ind og diskutere disse ting ud fra. Jeg synes, at SF snart må se at lære, at der er noget, der hedder praktisk politik. Det kan ikke nytte noget, man kommer her og siger: det vil jeg se på i min sommerferie. Der foregår et alvorligt udvalgsarbejde i dette folketing, og dér hører den sag retteligt hjemme.

Ét er jo, at SF kan bringe sager frem i TV og i pressen, men disse organer har nu engang ikke stemmeret i dette folketing. Noget andet er at gennemføre sine politiske ideer, og det gør man nu engang i et samarbejde med andre partier, i et samarbejde om opgavernes løsning, og det vil vi meget gerne medvirke til. Vi vil også gerne forsøge, om vi kan formå det markante flertal, som er gået imod dette beslutningsforslag, til at gå ind i et positivt arbejde for nogle ændringer. Det ser vi hen til. Det nytter ikke, man bare ser på tingene inden sommerferien.

Industriministeren (Stetter):

Jeg kender ikke det konkrete tilfælde, som forslagsstillerne henviser til; jeg kan kun sige helt generelt, at i alle forhold til søs gælder hensynet til skibets besætning og til skibet naturligvis, og det må være skibsføreren, der træffer afgørelsen i den aktuelle situation.

Med hensyn til fru Anne Grete Holmsgårds indlæg kan jeg sige, at jeg allerede under besvarelsen af det spørgsmål, som er optrykt i beslutningsforslaget, gjorde opmærksom på, at en lovovertrædelse begået af en virksomheds ledelse i øvrigt heller ikke i andre ansættelsesforhold vil berettige til, at man kan kræve sig afskediget uden iagttagel-

[Industriministeren]

se af de sædvanlige, ifølge lov eller overenskomst gældende opsigelsesbestemmelser, og dette forhold må i endnu højere grad gælde til søs.

Med hensyn til det andet punkt forstår jeg på fru Anne Grete Holmsgård, at vi ikke kan blive enige om min argumentation. Jeg er ikke enig i fru Anne Grete Holmsgårds, og det er der jo så ikke noget at gøre ved.

Med hensyn til det tredje punkt er det muligt, at der i visse statssamfund praktiseres en langt mere vidtgående anmeldelsespligt over for myndighederne, men jeg tvivler meget på – i modsætning til fru Anne Grete Holmsgård – at det store flertal i den danske befolkning kunne ønske sig sådanne principper praktiseret i højere grad i vort samfund.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Nu er det jo sådan, at af det spørgsmål, der er optrykt i bilaget, fremgår det også, at der er en sammenligning med, hvis en virksomhed herhjemme begår en eller anden lovovertrædelse, og i diskussionen blev der f. eks. nævnt, hvis vedkommende virksomheds ledelse begår en eller anden skatteovertrædelse. Men er ministeren ikke enig i, at der er en meget væsentlig forskel på, om man er ansat på en dansk virksomhed, hvor ledelsen begår en eller anden overtrædelse af skattelovgivningen, som ledelsen så måske bliver tiltalt for, eller man er på et skib, der er på vej til Sydafrika og måske ligger ud for Angolas kyst, som hr. Tommy Dinesen sagde, og er klar over, at her er der faktisk tale om en ulovlig våbentransport? Hvis man så ønsker at afmønstre, skal man betale i hvert tilfælde 10.000 kr. for at komme hjem. Der er ikke noget om, at man kan gå og – for nu at stille det lidt groft op – så kan nøjes med karantænen på de 5 uger, som man får af arbejdsløsheds-kassen, men man skal faktisk også oven i det betale i dette tilfælde i hvert fald 10.000 kr. for overhovedet at komme hjem, til trods for at der klart er tale om en lovovertrædelse fra rederiets side i den pågældende fiktive transport, som vi snakker om her.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg tror, hr. Arne Jensen misfortod mig, for jeg sagde ikke, at det med sømandsloven var noget, man lige kunne lave i sommerferien. Jeg sagde, at jeg havde tænkt på at se på

det i forvejen, men når man gerne fra socialdemokratiets side vil være med til det, og når man også fra de radikales og VS' side er positiv, er der altså et flertal, så derfor går vi da i gang med det samme. Det skal jeg da gøre mit til i hvert fald.

Så kan jeg konstatere, at jeg ikke fik noget svar med hensyn til Angola. Det havde jeg sådan set heller ikke regnet med. Jeg vil da ikke håbe, vi kommer ud i nogle situationer, der kommer til at omhandle det, som jeg har spurgt om i dag; så skal jeg i hvert fald være den første til at rejse sagen over for industriministeren.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Arentoft):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Fjerde næstformand (Arentoft):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Landbrugs- og fiskeriudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om midlertidigt statstilskud til bygningsinvesteringer i jordbrugsbedrifter. (Lovforslag nr. L 97).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Landbrugs- og fiskeriudvalget (9/3 83):

Udtræder: Tang Sørensen (FP)

Nyt medl.: Ove Jensen (FP)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 10. marts 1983, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 17.33