

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

ning i høj sø; træbåde lider jo også af den skavank, at de i troperne er tilbøjelige til at blive utætte, hvis de ikke er under stadig tilsyn og overhældes med vand. Også forskrifterne om redningsbådenes udstyr med materiel til de ombordværendes kost og pleje, med medikamenter og udstyr, med signaleringsmateriel og trådløs sende- og modtageanlæg er blevet betydelig forbedret.

På samme måde er kapitlet om radioanlæg og radiotjeneste i skibe selvsagt blevet underkastet en vidtgående revision under hensyn til den store udvikling på radioteknik og navnlig kortbølgernes område. Et helt nyt kapitel er tilføjet om skibes sikkerhed mod havari som følge af, at bevægelige ladninger såsom korn og frø forskyder sig, og i samme kapitel er optaget visse forskrifter om medtagelse af brandfarlige og eksplosive ladninger, regler, der hidtil alene har været overladt hvert enkelt lands nationale lovgivning.

Iøvrigt henviser jeg til de lovforslaget ledsagende bemærkninger, hvoraf navnlig vil fremgå dels, på hvilke punkter lovene er ændrede, og på hvilke punkter den hidtil gældende tekst blot er gentaget, dels hvilke ændringer der vedrører spørgsmålet om ratifikation af sikkerhedskonventionen, og hvilke ændringer der derudover er fundet ønskelige.

Jeg skal endvidere have den ære for tinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov angående skibes måling*.

Som jeg før berørte, står dette forslag i nær sammenhæng med det i lov om tilsyn med skibe indeholdte afsnit om afgifter for synsforretninger og de i tilslutning dertil af skibstilsynet udfærdigede certifikater. Ved en i 1927 foretaget omlægning blev nemlig skibsmålingsforretningerne henlagt til statens skibstilsyn, og det er derfor naturligt at se de to loves afgiftsbestemmelser under eet.

Den afgiftspolitik, der på dette område har været fulgt, siden skibstilsynet i dets nuværende skikkelse blev etableret i 1920, er gået ud på, at de fastsatte afgifter til skibstilsynet stort set skulle dække halvdelen af udgifterne ved tilsynet. Dette princip lykkedes det at opretholde i praksis indtil omkring 1937, hvorefter forholdet forrykkedes således — ikke mindst under og som følge af den sidste verdenskrig —, at afgifterne i dag kun indgår med et beløb, der svarer til ca. 10 pct. af de nævnte udgifter. Det er derfor under den nu herskende anstrengte finansielle situation naturligt, at man fra statsmagtens side tilstræber at råde bod på denne skævhed og

søger at bringe afgifternes provenu op på det forudsatte niveau.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, lod man ved den nævnte revision i 1927 afgiftsbestemmelserne udgå af målingsloven. Når man i dag som nævnt stilles overfor den opgave at bringe skibstilsynets indtægter i vejret, har man fra regeringens side fundet det nærliggende at foreslå, at en del af disse indtægter tilvejebringes ved påny at indføre afgifter for skibsmålingen, hvilket er så meget mere naturligt, som de fleste betydende søfartslande kender sådanne afgifter. Skibsmålebrevet er også et så vigtigt offentligt dokument med dertil knyttede retsvirkninger og beviskraft, at det synes helt naturligt at knytte afgifter til målingsforretningerne og målebrevene; og repræsentanter for rederierhvervet har under de forberedende drøftelser i ministeriet i princippet erklæret sig enige i, at målingsafgiften genindføres.

Iøvrigt går forslagene på dette område ud på, at der ikke i de to love optages egentlige afgiftssatser, men at det henskydes til administrativ bestemmelse i form af en ministeriel bekendtgørelse, hvilket nærmere indhold afgiftsreglerne skal have. Herved vil der være skabt mulighed for til enhver tid at have sådanne afgiftsregler, at det forudsatte forhold mellem statens og rederierhvervets bidrag til opretholdelsen af skibstilsynet i praksis bevares. Hvad enkeltheder angår, vil det sikkert af flere grunde anbefale sig at henskyde spørgsmålet til det udvalg, hvortil jeg forudsætter at de tre heromhandlede forslag bliver henvist; jeg skal da der nærmere redegøre for de tanker, man hidindtil har gjort sig i ministeriet med hensyn til afgiftssatser, tonnagegrupper o. s. v. Dog finder jeg anledning til her at nævne, at det som hidtil vil være naturligt, at småskibsfarten og andre grupper af skibsfarten, der måtte findes at være mere udsat for konjunkturer og for konkurrence udefra, behandles lempeligere i afgiftsmæssig henseende, ligesom det i det hele bør være et ledende princip, at skibsfarterhvervets internationale karakter må medføre, at det nøje overvejes, i hvilket omfang hensynet til dansk skibsfarts konkurrencemuligheder tillader, at der pålægges skibsfarten afgifter som her omtalt. Ministeriet vil derfor, forinden afgiftsreglerne fastsættes, være nødt til at hense til, i hvilken udstrækning der i andre lande, navnlig dem, med hvis skibsfart den danske rederierhverv i særlig grad er henvist til at konkurrere, er pålagt