

### [Handelsministeren.]

»Mindre fragtskibe« er i bemærkningerne til den nuværende lov defineret som fragtskibe på under 500 bruttoregister tons. Selv om det ikke er hensigten at yde garanti til væsentligt større skibe, er denne grænse ikke medtaget i forslaget, idet en fast tonnagegrænse kan medføre en kunstig begrænsning i størrelsen af de skibe, der bygges, som ikke er båret af hensynet til anvendelighed eller effektivitet. Under hensyn til dette og til, at der i øvrigt har vist sig behov for at bygge noget større skibe for at få den bedst mulige udnyttelse af kapaciteten, har man undladt at fastlægge en grænse i forslaget, således at der gennem praksis kan udvises en vis fleksibilitet med hensyn til skibenes tonnage.

Endelig skal jeg oplyse, at lovforslaget i overensstemmelse med reglerne i EF-traktaten har været forelagt Kommissionen, som ikke har gjort indsigelser mod forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg hermed tillade mig at anbefale dette til folketingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg har endelig den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om skibsmåling*.

Forslaget tilsigter at skabe det nødvendige grundlag for Danmarks ratifikation af den internationale konvention om måling af skibe, der blev vedtaget i London i 1969. Konventionen er det første virkelige forsøg på at få gennemført ensartede og universelle skibsmålingsregler. Dansk skibsfart, som er stærkt internationalt orienteret, kan ikke holde sig uden for dette internationale samarbejde, da man ellers ville udsætte sig for alvorlige vanskeligheder i udenlandske havne.

Lovforslaget giver i § 3, stk. 1, en almindelig henvisning til konventionens tekniske bestemmelser, som altså forudsættes at blive gældende dansk ret. Konventionen gælder kun for skibe af 24 m's længde og derover, som er beskæftiget på internationale rejser, men det er fundet hensigtsmæssigt i lovforslaget at udstrække reglerne til også at omfatte skibe, der udelukkende anvendes på nationale rejser, ligesom det er hensigten i medfør af bestemmelsen i § 2, stk. 5, at fastsætte, at reglerne i princippet også skal gælde for skibe under konventionsgrænsen.

Bestemmelserne finder i overensstemmelse med konventionen umiddelbart kun anvendelse

på skibe, der bygges efter konventionens ikrafttrædelse. Eksisterende skibe kan bevare deres tonnager og nugældende målebrev i 12 år efter konventionens ikrafttrædelse. Om de nærmere regler herfor skal jeg henvise til bemærkningerne til lovforslagets § 13. Denne forskel i behandlingen af nye og eksisterende skibe medfører visse problemer, som jeg skal komme tilbage til.

Brutto- og nettotonnagebegreberne er bibeholdt i konventionen, idet der er behov for at have et udtryk dels for skibets samlede størrelse, som bl. a. er afgørende for en række sikkerhedsmæssige forskrifter, dels for skibets lastekapacitet eller indtjeningssevne, som navnlig har betydning ved beregning af havneafgifter o. lign. Jeg skal i øvrigt ikke her gå ind på de tekniske detaljer, men vil gerne gøre nogle bemærkninger om betydningen af de nye skibsmålingsregler for danske skibe.

For at undgå for store afvigelser fra de gældende tonnager har man indført en korrektionsfaktor. Gennemsnitligt vil dette også føre til det ønskede resultat. For de enkelte skibe inden for en bestemt type kan afvigelser i op- eller nedadgående retning ikke undgås. Dette har dog næppe større betydning bortset fra visse skibstyper, hvor de nye målingsregler vil føre til væsentlige stigninger i tonnagen. Dette gælder specielt for de såkaldte åbne shelterdækkere – en todækket skibstype. Som følge af at mellemdæksrummet efter de gældende regler ikke indregnes i tonnagen, men nu skal medregnes, kan man komme ud for en fordobling eller tredobling af de gamle tonnager. En generel forøgelse af tonnagen vil også ske for visse andre skibe, f. eks. automobilfærger og roll-on-roll-off-skibe.

Reglerne gælder som nævnt umiddelbart kun for nye skibe. I en overgangsperiode på 12 år vil nye skibe af de pågældende typer imidlertid blive stillet over for problemer i konkurrence med eksisterende skibe, idet sikkerhedsmæssige forskrifter og afgifter af forskellig art fastsættes på grundlag af den i målebrevet opførte tonnage. Dette vil ramme dansk skibsfart særlig hårdt, fordi der her i landet i de sidste ca. 20 år er opbygget en betydelig flåde af mindre skibe af den åbne shelterdækstype – en type, som er særdeles sødygtig og velegnet til de transporter, der udføres – således at Danmark på dette område faktisk er førende i verden. Det er ønskeligt, at denne udvikling kan fortsætte.