

[Den fg. handelsminister.]

Endelig skal jeg takke hr. Fuglsang og hr. Jens Peter Jensen – uden sammenligning, naturligtvis – for deres tilslutning.

Ninn-Hansen (KF):

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret. Jeg nævnte ikke nogen bestemte love, for som ministeren husker fra konferencen, havde rederierhvervet jo adskillige punkter, også punkter, der berørte det skattemæssige, hvor de talte om, at omkostningerne gjorde det vanskeligere for dem, og det var jo de byrder, erhvervet har i form af omkostninger, jeg omtalte i mit indlæg. Hvis ministeren mener, at en ny bemandingslov, en moderniseret bemandingslov, kan formindske skibsfartens omkostninger, så synes jeg da, det er udmærket, at der arbejdes med en sådan.

Den fg. handelsminister (Erling Jensen):

For at der ikke skal opstå nogen misforståelser skal jeg sige, at det kun vil glæde mig, hvis en ny, moderne bemandingslov kan formindske omkostningerne, men det vil til enhver tid være afgørende, om en ny bemandingslov i tilstrækkelig grad tilgodeser sikkerheden til søs.

Så skal jeg bekræfte, at også skatte- og afgiftsministeren arbejder med spørgsmål rejst af rederierhvervet. Jeg skal erindre hr. Ninn-Hansen om, at de beskedne fremskridt, der er sket med hensyn til mindre afgifter for rederierhvervet, er sket under denne regering som et konkret forslag fra denne regering.

Jens Peter Jensen (V):

Jeg forstår knap nok, hvorfor man fører diskussionen om bemandingsloven ind her, men jeg vil sige til den, der har foranlediget det: man behøver ikke at finde den mindst mulige anledning til at skabe størst muligt besvær.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:
Første behandling af forslag til lov om skibsmåling.

(Lovforslag nr. L 27. Fremsat 7/10 76).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Robert Pedersen (S):

Da lovforslaget har sit udspring i den internationale konvention af 1969 fra Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation, skal jeg alene af den grund anbefale forslaget.

De eksisterende skibe kan jo bevare deres tonnager i 12 år, det vil sige at der bliver en overgangsperiode, og det får for danske skibes vedkommende væsentligst betydning for de såkaldte shelterdækkere.

Da vi mener, at det er af værdi, at der på så mange mellemfolkelige områder som gørligt eksisterer internationale regler, skal vi alene af den grund anbefale forslaget.

Jens Peter Jensen (V):

Da førstebehandlingen jo altid er en principdebat, må jeg i sagens sammenhæng nævne, at der jo ikke er de store principper i det; vi vil både kunne hæve fanen og holde fødderne ved jorden. Venstre kan gå ind i en saglig behandling af det, og jeg synes, det er naturligt, at det sammen med de andre forslag for søfartsnæringen går ind til en seriøs udvalgsbehandling. Det vil vi fra venstres side gerne medvirke til.

Arentoft (FP):

I princippet kan fremskridtspartiet gå ind for dette lovforslag, der går ud på at få indført ensartede internationale måleregler for skibe. Vi kommer simpelt hen ikke uden om det med vores store skibsfart. Det må være rigtigt, at man på international basis efter internationale regler bestemmer, hvorledes man fastsætter et skibs længde, bredde og dybde samt bruttotonnage og nettotonnage.

Lovforslaget, der jo bygger på en international konvention om måling af skibe fra 1969, vil føre til væsentlige stigninger i tonnagen, specielt for de såkaldte åbne shelterdækkere, som det også er omtalt i fremsættelsen. Heri er også nævnt, at dette vil ramme dansk skibsfart særlig hårdt, fordi der her i landet i de sidste 20 år er opbygget en betydelig flåde af mindre skibe af shelterdæktypen. Det får specielt for denne skibstype stor betydning, idet tonnagen