

**[Arentoft.]**

er afgørende for bemanning, betaling af havneafgifter, lodsafgifter m. m.

Ved det i fremsættelsen nævnte for nylig afholde møde i IMCOs sikkerhedskomiteé, der fandt sted i september i år, vedtog alle deltagende lande undtagen Frankrig et udkast til en rekommandation om en overgangsordning, der skal gælde til udgangen af 1985. Denne overgangsordning går ud på, at alle nye skibe måles efter 1969-konventionen, men at de gamle regler også kan benyttes indtil udgangen af 1985.

Både de gældende og de nye måleregler skal ses i relation til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og er udmøntet bl. a. i den danske bemandingslov. I den forbindelse vil jeg gerne pege på, som man også var inde på ved den forrige sags behandling, at den nugældende bemandingslov fra 1964 med dens mange muligheder for dispensationer tages op til revision. Jeg skal tillade mig at henvise til en artikel i Børsen i dag om netop dette emne.

For at pege på et enkelt problem vil jeg nævne sætteskipperen af 1. grad, der i dag må føre skib op til 499 BRT i indskrænket fart. Med de nye måleregler vil et skib på 499 BRT få en bruttoregister-tonnage på 1.368 t. Det vil sige, at sætteskipperen pludselig ikke må føre det skib, han måske har ført i mange år, selv om det rent faktisk er det samme skib.

Ifølge lovforslagets § 13, stk. 1, skal tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af handelsministeren, og i bemærkningerne til paragraffen anføres det, at det er hensigten, at loven skal træde i kraft ved konventionens ikrafttræden. For mig at se har det ingen hast at få ratificeret den internationale 1969-konvention, og selv om 27 lande har tiltrådt den, mangler der endnu 13 pct. af verdensskibsfartens bruttotonnage, hvoraf Danmark kun repræsenterer 1,5 pct. Konventionen får desværre nok uheldige konsekvenser for et højomkostningsland som Danmark, så lad os vente så længe som muligt med ratifikationen, så vi til sin tid kan være fuldt rustede til at klare os i den internationale skarpe konkurrence.

Til slut vil jeg gerne stille et spørgsmål til handelsministeren til opklaring. I § 13, stk. 3, er anført, at loven finder anvendelse på alle skibe, når 12 år er forløbet efter konventionens ikrafttræden. Skyldes denne særlige passus, at der er taget hensyn til, at gennemsnitsalderen for et moderne handelsskib er netop 10-12 år?

**Aase Olesen (RV):**

Det radikale venstre kan tilslutte sig lovforslaget om skibsmåling, der gør det muligt for Danmark at ratificere Londonkonventionen af 1969.

Vi er meget langt enige med handelsministeren i de betragtninger, der er fremført i den skriftlige fremsættelse, herunder begrundelserne for lovens § 2, stk. 5, om at udvide reglerne til skibe under konventionsgrænsen og til nationale rejser.

Af handelsministerens fremsættelse fremgår det imidlertid også, at Danmark ikke er udslagsgivende med hensyn til konventionens ikrafttræden. Kun lande, der repræsenterer 52 pct. af verdens skibstonnage, har i dag tilsluttet sig konventionen, og vi kan ikke, som den foregående taler nævnte, med vores 1,5 pct. bringe procenten op på de fastsatte 65 pct., der udløser ikrafttrædelsen. Vi er dog ikke enige med fremskridtspartiet i, at vi skal udsætte denne lov, men vi vil gerne fremhæve, at der er god tid for os i udvalget til at undersøge, hvordan konsekvenserne vil blive for dansk skibsfart.

Problemstillingen for den mindre skibsfart i forbindelse med denne konvention er jo kendt af samtlige ordførere fra den konference, som allerede har været omtalt her i dag og som blev afholdt sidste år, mellem søfartens organisationer og folketingets erhvervsudvalg. Den daværende handelsminister gav her udtryk for, at regeringen tog den mindre skibsfarts bekymring alvorligt, og han var parat til at finde frem til ordninger, der hindrer, at den danske småskibsfart vil blive stillet helt urimelig dårligt i den internationale konkurrence.

Vi vil lægge vægt på, om den fg. handelsminister vil bekræfte, at jeg har opfattet den fhv. handelsminister rigtigt på det pågældende møde.

I forbindelse med handelsministerens bemærkninger om eventuelle forhandlinger med organisationerne, hvis der skulle vise sig problemer, vil jeg fremhæve, at vi ville finde det absolut bedst, om eventuelle problemer blev klaret helt af, inden lovforslaget bliver vedtaget.

Problemerne ligger som bekendt i bemandingsreglerne. De internationale sikkerhedskrav og den danske bemandingslov skal tilgodes de samme formål, nemlig sikkerhed til søs, og jeg går ud fra, at IMCOs rekommandation om overgangsregler også finder anvendelse på bemandingsreglerne for den del af den