

Bemærkninger til lovforslaget.

Atmindelige bemærkninger.

Den 7. oktober 1976 fremsatte handelsministeren forslag til lov om skibsmåling, folketingstidende 1967-77, sp. 101.

Lovforslaget var til 1. behandling i folketinget den 20. oktober 1976, folketingstidende 1976-77, sp. 772, men bortfaldt som følge af udskrivning af valg.

Forslaget fremsættes nu uændret.

Lov nr. 364 af 22. december 1954 om måling af skibe, jfr. folketingstidende 1954-55, sp. 25, 471, 1290, 1459, tillæg A, sp. 9, tillæg B, sp. 29, tillæg C, sp. 25, som ændret ved lov nr. 226 af 8. juni 1966, folketingstidende 1965-66, sp. 3924, 4885, 5304, 5467, tillæg A, sp. 1917, tillæg B, sp. 841, tillæg C, sp. 447, blev gennemført for at skabe grundlag for Danmarks ratifikation af den i Oslo den 10. juni 1947 undertegnede konvention om et ensartet system for måling af skibe. Konventionen fik imidlertid aldrig den betydning, man havde håbet, idet den ikke blev ratificeret af de mest betydende skibsfartsnationer. Med virkning fra 1. januar 1967 op-sagde Danmark konventionen, idet denne ikke muliggjorde gennemførelse af en af den mellemstatslige rådgivende søfartsorganisation (IMCO) i 1963 vedtaget resolution om behandlinger af shelterdæk og andre „åbne“ rum; man følger dog fortsat konventionens bestemmelser.

Manglen af internationalt anerkendte skibsmålingsregler har som følge af skibsfartens internationalt prægede karakter givet anledning til mange ulemper. I maj/juni 1969 indkaldte IMCO derfor til en international konference i London for at søge tilvejebragt ensartede og universelle skibsmålingsregler. Konferencen, i hvilken 55 lande var repræsenteret ved delegationer eller observatører, vedtog den 23. juni 1969 den internationale konvention om måling af skibe, 1969 (bilag 1). Konventionen, der finder anvendelse på alle skibe af en længde på 24 m og derover, som sejler i international fart, vil betyde en væsentlig forenkling af skibsmålingen, idet bl. a. alle fradrag bortfalder. De nuværende særregler for shelterdæksskibe, herunder reglerne om „dobbeltcertifikater“, d. v. s. målebrev, der angiver 2 sæt tonnager, henholdsvis når skibet sejler som åben og som lukket shelterdækker, bortfalder ligeledes. Konventionen træder i kraft 24 måneder efter den dato, på hvilken mindst 25 lande repræsenterende mindst 65 pct. af verdensskibsfartens bruttotonnage har tiltrådt den. Indtil nu har man modtaget underretning om, at 27 lande repræsenterende ca. 52 pct. af verdensskibstonnagen har ratificeret konventionen, og det forventes, at man

i løbet af kort tid vil nå det for konventionens ikrafttræden fornødne antal ratifikationer.

Lovforslaget fremsættes for at tilvejebringe grundlag for Danmarks ratifikation af konventionen.

Forslaget har været forelagt søfartens organisationer og ministeriet for offentlige arbejder, og der er ved udarbejdelsen taget hensyn til de fremkomne bemærkninger.

Lovforslagets gennemførelse vil ikke have statsfinansielle konsekvenser og vil ikke kræve yderligere personale. På længere sigt må der forventes en letelse i målingsarbejdet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 2.

Det fastslås her, at skibe af en længde på 24 m og derover skal måles og være forsynet med internationalt målebrev (1969). Skibe under denne længde er ikke omfattet af konventionen, men forudsættes i det store og hele målt efter samme regler. For sådanne skibe vil der blive udstedt et særligt målebrev.

Undtagelsesreglen i stk. 2 gentages med sproglige ændringer den gældende lovs § 1, stk. 3. Bestemmelsen tager bl. a. sigte på skibe, som normalt ikke anvendes til sejlads, f. eks. hotel- og logiskibe.

Stk. 4 giver mulighed for at aftale med andre lande at undlade måling af skibe fra stater, som ikke har tiltrådt konventionen.

Til § 3.

Med hensyn til de nærmere regler for målingens udførelse henviser forslaget til konventionens bestemmelser herom.

Ligesom efter de gældende målingsregler findes i konventionen to mål for skibets størrelse: bruttotonnagen, som angiver skibets samlede rumindhold, og nettotonnagen, som er et udtryk for skibets indtjeningssevne.

Begreberne er dog ikke identiske med de gældende tonnagebegreber. Medens bruttotonnagen således efter de gældende regler ikke omfatter dobbeltbundstank samt visse rum i skibets øverste mellemdek og over dets øverste dæk, vil samtlige overdækkede rum i skibet efter konventionen indgå i bruttotonnagen. For at skabe tilnærmelse til den nugældende tonnage indføres en korrektionsfaktor, som i gennemsnit vil føre til stort set samme tonnager som nu. Der vil dog fremkomme individuelle afvigelser, og for visse skibstyper vil de nye regler også gennemsnitligt føre til et andet resultat.

For de såkaldte „åbne shelterdækkere“ vil de nye