

[Lønger]

både at være mere effektiv og mere acceptabel.

Svar (15/5 84):

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Jeg kan oplyse, at der allerede er iværksat en sletning i det centrale kriminalregister af de typer registreringer, der nævnes i begrundelsen for det stillede spørgsmål.

Jeg kan i øvrigt henviser til min besvarelse af spørgsmål S 507.

Spm. nr. S 511

Til *industriministeren* (9/5 84) af:

Brusvang (CD):

»Hvad agter ministeren at foretage for at lempe bestemmelserne vedrørende danske skibes bemandings- samt målebrevsregler?«

Begrundelse

Som motivering for spørgsmålet kan anføres, at værfterne i f.eks. Marstal og Søby på Ærø ifølge dagspressen befinder sig i en ordremæssig akut, trængt situation.

En lempelse af ovennævnte regler ville kunne medføre en ny ordretilgang med deraf følgende øget beskæftigelse, og fyring af 110 medarbejdere kunne derved måske undgås.

Den manglende internationalisering af reglerne har medført en konkurrenceforvridning til skade for danske værfter.

Svar (16/5 84):

Industriministeren (Stetter):

Spørgsmålet om ændring af bemandingsloven er taget op til drøftelse med erhvervets parter, og ministeriet har til brug for disse drøftelser udarbejdet udkast til ny bemandingslov, hvorefter det enkelte skibs bemanning fastsættes individuelt af direktøren for statens skibstilsyn.

Udkastet indeholder derfor ikke skalaer for bemanningen, men alene kvalifikationskrav, og det er tilstræbt at gøre bemandingsfastsættelsen så fleksibel, at såkaldte paragrafskibe skulle kunne undgås.

Såfremt ideen i udkastet fastholdes i en ny bemandingslov, skulle målingsreglerne derfor ikke fremover give anledning til problemer med hensyn til bemandingsfastsættelsen.

Behandlingen af lovforslaget og drøftelserne med organisationerne er endnu på et indledende stade, men jeg påregner, at arbejdet vil kunne tilendebringes så betids, at det skulle være muligt at fremsætte lovforslaget i folketingssamlingen 1984-85.

De problemer på målingsområdet, der er opstået for danske rederier og skibsværfter, skyldes i det væsentlige, at den internationale konvention om måling af skibe, 1969, allerede fra konventionens ikrafttrædelse, den 18. juli 1982, gælder for nye skibe, medens der for eksisterende skibe er gennemført en overgangsregel, således at konventionen for disse skibe i almindelighed først finder anvendelse fra 1994. Der opstår herved en konkurrencemæssig ulighed mellem skibe, der er bygget før og efter den 18. juli 1982.

Konventionen er på nuværende tidspunkt tiltrådt af stater, der repræsenterer ca. 90% af verdenshandelstonnagen. Når specielt dansk skibsfart har fået problemer, skyldes det, at konventionen ikke længere accepterer særlige regler for måling af de såkaldte åbne shelterdækskibe (»paragrafskibe«), som danske værfter har specialiseret sig i at bygge. Dette har ført til, at nye skibe af denne type får en væsentlig forøget tonnage. Da havneafgifter og lignende samt internationale sikkerhedskrav er afhængige af skibets tonnage, stilles disse skibe konkurrencemæssigt uheldigt i forhold til ældre skibe af tilsvarende type.

For at afhjælpe denne situation foretager statens skibstilsyn på begæring en opmåling af den bruttoregister-tonnage, som skibet ville have haft efter de tidligere gældende regler, og udsteder en attest herom.

Da det imidlertid har vist sig, at det ikke er alle lande, der anerkender denne attest, er det besluttet, at man fremtidig på begæring vil foretage opmåling af både brutto- og nettoregister-tonnage efter de tidligere regler og i tillæg til det internationale målebrev, som Danmark efter konventionen er forpligtet til at udstede, udfærdige et dansk målingsbevis, som i formen nøje svarer til det gamle målebrev.

Det er mit håb, at udenlandske myndigheder vil acceptere dette dokument som grundlag for beregning af afgifter m.v., og at man herved vil fjerne den usikkerhed, som har medført en tilbageholdenhed med kontraheering af nye skibe ved danske værfter.